ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

El Junkers R-42 N°6, en "Ancón sin salida" (Canal de las montañas), donde el Comodoro Merino decidió amarizar debido al temporal de viento que afectaba la ruta el 26 de enero de 1930. En primer plano aparecen el comandante Merino y el Capitán Fuentes.

- **A noventa años del primer vuelo a Magallanes**
- **Plüschow y Dreblow, sobre la Tierra del Fuego**
- **Cohetería experimental vocacional Argentina...Hace medio siglo**

Actividades de enero de 2020 - Nº1

Magallanes. Vista Aérea. 1930.-
En primer término el Cuartel de R. I. 10.

En Homenaje a la Escuela de Aviación
"Capitán Manuel Ávalos Prado"
en su Centésimo Séptimo Aniversario

1913 - 11 de febrero - 2020

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Las Efemérides debieran ser un tiempo de celebración y actividades en torno a un recuerdo de significancia. Sin embargo, si olvidamos el respeto y el amor por ellas, perderemos también parte importante de nuestra cultura e identidad"

Nuevamente reconocemos en este medio de difusión, una puerta abierta para recordar al mundo algo más de los hombres, hitos y circunstancias que han influido y conformado la construcción de nuestro pasado aeronáutico.

Este es parte del preciado regalo que los integrantes de nuestro Instituto, entregan orgullosa y periódicamente desde hace 37 años a todos los chilenos y a cada ciudadano del mundo que quiera conocer algo más de nuestro pasado aeronáutico iberoamericano. El trabajo que esta corporación cumple ininterrumpidamente desde su fundación, ha influido ciertamente en informar, respetar, valorar y educar sobre parte esencial de nuestro pasado como Nación y también, de cómo nos insertamos en el mundo y relacionamos con éste. Desconocer o descontextualizar parte de esta historia, significa subvalorar nuestro ser y fundamentalmente desconocer el hecho que sin raíces cualquier futuro que se nos depare, se vuelve incierto.

Con mucha humildad y fuerte compromiso, acogemos permanentemente los comentarios de reconocimiento o crítica a nuestra tarea en la forma de conmemorar y difundir la historia, añadimos el gratificante beneficio que esta nos brinda al permitirnos soñar y crecer, pues todo ello nos permite sumergirnos con mayor compromiso en la tarea de la investigación, registro y conmemoración.

Sin embargo, en estos días de *"fast inculture" donde la intolerancia, falta respeto y juicios descontextualizados erradamente revisionistas",* hacen que lo imprescindible se pierda en el horizonte, dando espacio a antojadizos deseos progresistas y placeres avalóricos, respecto a tareas y objetivos de vida, muchas veces más relevantes.

En la historia aeronáutica, que nos enamora y reconforta, esperamos siempre poder compartir y conmemorar todos estos acontecimientos importantes de recordar con quienes nos siguen; no podemos quedar ajenos o exentos de valorar acontecimientos como lo fueron los vuelos de César Copetta y poco tiempo después; los del italiano Bartolomeo Cattaneo y del francés Marcel Paillette,

quienes con sus espléndidos espectáculos aéreos, parece haber despierto y conquistado el entusiasmo de pioneros como Luis Acevedo, Clodomiro Figueroa e incluso la voluntad de dos jóvenes militares Manuel Ávalos y Eduardo Molina Lavín, como alguna vez leí.

En fin, son muchas las aristas a investigar y pistas no todas las veces resueltas, por ello tratamos siempre de poner en valor estas fechas y hechos, compartir hallazgos y conocimientos, divulgándolos ampliamente para el crecimiento cultural y patrimonial de nuestra nación y deleite de todos, ya que como antes declaramos, nuestro anhelo es y ha sido ser parte de una institución que ayude a resguardar la aviación chilena e iberoamericana, pues reconocemos en ella una parte integral de la historia común con la del mundo.

Hoy, tal como al inicio del 1983, estamos nuevamente llenos de ilusiones y alegría en el desarrollo de las actividades que muchos de los que nos precedieron nos inculcaron, vemos también, con orgullo cómo nuestra corporación se afianza en el tiempo y el espacio, comprometiendo renovado entusiasmo, al cumplir 37 años de vida.

Por ello y por todo lo anteriormente expuesto, hoy vuelvo a solicitar el apoyo de las muchas instituciones asociadas a la aeronáutica, pues finalmente este, el rol de resguardar y difundir, no es solamente nuestro patrimonio, sino que el derecho y privilegio de cada uno.

A todos ustedes distinguidos miembros, fieles lectores, corporaciones amigas, camaradas y entusiastas de la historia y la aviación, queremos dejarlos invitados a que se nos unan en esta noble tarea, acompañándonos en futuras actividades que recordarán a quienes heroicamente han participado del trascendental aporte que la aviación chilena e iberoamericana ha entregado respectivamente, al país y al mundo.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
Una grata visita nos hizo el Agregado Aéreo de Colombia en Chile 6
Importante reconocimiento de Brasil, recibió nuestro presidente por su aporte personal y trabajo corporativo en la investigación y difusión de la historia aeronáutica 7
Con una concurrida conferencia, cóctel y posterior almuerzo de camaradería, el IIHACH celebró su trigésimo séptimo aniversario 9

OBITUARIO 14

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 16

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 18

EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO 23

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
A 90 años del primer vuelo a Magallanes 38
Plüschow y Dreblow, sobre la Tierra del Fuego 54
Cohetería experimental vocacional argentina…Hace medio siglo 65
Paillette, André y Constant; apuntes sobre tres pilotos franceses 71

AVIONES CON HISTORIA
Girocóptero Bensen en Rapa Nui 149

¿SABÍA UD.? 157

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
Apuntes fundacionales del Servicio de Aviación Militar 164

EL MONUMENTO DEL MES
Las huellas aeronáuticas del escultor Samuel Román Rojas 167

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 173

I. Ceremonias, Conferencias Académicas, otros Actos Conmemorativos y de Camaradería

❖ *Una grata visita nos hizo el Agregado Aéreo de Colombia en Chile*

El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg recibe al Coronel F.A.C. Sr. Leonardo Medina tras disfrutar de un ameno y apetitoso "almuerzo de cuartel".

Producto de una muy agradable visita que hiciera a nuestras instalaciones, el Agregado de Aéreo a la Embajada del Colombia en Chile, Crl. Leonardo Davín Medina, pudimos compartir algo más sobre las actividades que nuestra corporación realiza y pretende concretar para este año.

Interiorizado el alto oficial colombiano sobre algunas de las materias que algunos de los investigadores se encuentran recabando, el Coronel Medina nos expuso algunas experiencias en la Fuerza Aérea de Colombia y temas especialmente sobre su especialidad, que podría compartir en alguna próxima exposición.

A continuación, se quedó a compartir un muy agradable "Almuerzo de Cuartel" que fue ofrecido a la visita por nuestro presidente.

Cabe destacar, que la presencia en las actividades sociales y el continuo apoyo prestado hacia las tareas que el IIHACH por el Coronel Sr. Medina, durante su corta permanencia en Chile, son el genuino reflejo de esa raza de hombres de azul, tan llana, franca y fraterna, con que sus antecesores nos han distinguido.

❖ *Importante reconocimiento del Brasil, recibió nuestro presidente por su aporte personal y trabajo corporativo en la investigación y difusión de la Historia Aeronáutica*

Con ocasión de la ceremonia de conmemoración del Día del Aviador y de la Fuerza Aérea Brasileña, se realizó la entrega de cargo de Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile, Coronel de Aviación Sergio Mourão Mello al Coronel de Aviación André Luis Albuquerque de Vasconcelos.

Con anterioridad al solemne acto de traspaso de cargo y tras cantar los presentes los himnos patrios de ambas naciones, se realizó el pasado día lunes 27 de enero, la imposición por parte del Coronel Mourão Mello, de la significativa y distintiva condecoración aeronáutica del Brasil *Medalha "Mérito Santos Dumont"* que otorgara el Ministerio de Defensa Brasileño a nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg.

El Coronel de Aviación Sergio Mourão Mello impone la distinción a nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg.

Esta distinción de relevante nombre para la aviación mundial, fue creada por el Decreto N° 39.905 del Ministerio de Aeronáutica del Brasil, de fecha 5 de septiembre de 1956, en un homenaje a la memoria del inmortal pionero aeronáutico brasileño ALBERTO SANTOS-DUMONT y tiene por finalidad premiar anualmente, tanto a brasileros como extranjeros que hayan prestado *Destacados Servicios* a la Aeronáutica.

***Solemne entrega de cargo de Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile, Coronel de Aviación Sergio Mourão Mello al Coronel de Aviación André Luis Albuquerque de Vasconcelo, ante el Señor Embajador Carlos Duarte*.**

GBA Carlos Traub Gainsborg; Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente IIHACH; Coronel de Aviación Sergio Mourão Mello; Norberto Traub Gainsborg; Coronel de Aviación André Luis Albuquerque de Vasconcelo, nuevo Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile; Teomar Benito Ceretta, Miembro Correspondiente del IIHACH en Brasil y Sergio Barriga Kreft, "Past President" y Socio Fundador del IIHACH.

❖ *Con una concurrida conferencia, cóctel y posterior almuerzo de camaradería, el IIHACH celebró su trigésimo séptimo aniversario*

Con un emotivo y familiar encuentro de socios, amigos e invitados especiales, además de un posterior almuerzo de Camaradería, se celebró el martes 28 de enero del presente año, el Trigésimo Séptimo Aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Luminoso amaneció el día martes y no era para menos; el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile celebraba su cumpleaños y como era natural se había preparado anunciando un encuentro en el cual, además de la tradicional conferencia académica que además de ilustrarnos sobre la importancia de algún histórico hecho de nuestra aviación, daríamos finalmente la bienvenida a los nuevos Socios que se integraron este año a nuestra familia.

Con el nerviosismo propio de la fecha, parte de los integrantes de Directorio afinaban los últimos detalles de la ceremonia para que nada fuese a empañar la solemnidad del encuentro, incluso el excesivo calor de esa mañana. *Presentación de la Sala de Conferencias, chequeo del Data Show, climatización del ambiente, listado de asistentes, protocolo, insignias a imponer, Diplomas, aperitivo, almuerzo y estacionamiento*…estaban siendo considerados al unísono, mientras compartíamos entusiastas y cariñosamente con quienes iban arribando.

Uno a uno fueron llegando los invitados, entre quienes se encontraban el representante del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; del General Director de Carabineros; de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", Náyade Muñoz Rivera; Virginia Riquelme Zucchet; Gloria Escobar Reyno; María Isabel Vermehren Rodríguez del Círculo de Profesionales Universitarios de Carabineros en representación del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, de la Agregaduría Aérea de Brasil; de la Agregaduría Militar de México; Federación Aérea de Chile y Clubes Aéreos; el investigador histórico y Piloto Agrícola Teomar Benito Ceretta, quien viajó especialmente desde Brasil para participar en la ceremonia; Atilio Baldini Ferrari, quien apareció de sorpresa llegando desde la ciudad de Mendoza en Argentina para compartir esta ocasión y así muchas otras caras conocidas y grandes amigos de estos 37 años.

A las 11:55 horas y con un lleno total de nuestra Sala de Conferencias se dio comienzo a la Ceremonia con la tradicional frase: *"En el nombre de Dios y de quienes nos han precedido en la investigación histórico aeronáutica de Chile, damos inicio a esta importante actividad".*

Conferencia de don Alberto Fernández Donoso

Acto seguido el Sr. Director Secretario de la corporación, don Alberto Fernández Donoso presentó la Charla *"90° Aniversario del Primer Vuelo a Magallanes".* En su exposición se refirió al interés que tenía el entonces Presidente de la Nación, don Carlos Ibáñez Del Campo de incorporar más estrechamente la Zona Austral al resto del país, ya que no había conexión con ese territorio sino fuese pasando por Argentina o bien navegando por los canales patagónicos, lo que resultaba muy largo, demoroso y peligroso.

Fue así como el Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, haciendo suyo el reto que ello significaba, le planteó la idea de hacerlo por vía aérea, desafío que el General Ibáñez aceptó.

Continuó la exposición con el relato de los sacrificios que ello significó, incluso con pérdida de vidas humanas, para finalmente lograr el propósito concebido, que fue el de dar los primeros pasos para unir el austro con la capital por vía aérea.

Vino a continuación la recepción de los nuevos Socios que se incorporaban al Instituto.

Recepción de nuevos integrantes.
De izquierda a derecha: Paola Oyarzún Aspée; Teomar Benito Ceretta junto a nuestro presidente, quien presentara la segunda edición del libro que escribió el año recién pasado.

Correspondió en primer lugar proceder al nombramiento de distinguidos Miembros Correspondientes del Instituto en el Extranjero:

Teomar Benito Ceretta de Brasil (presente en el momento de su nombramiento)
Alberto Sánchez Varas de Ecuador
Eduardo Martínez Viqueira de España
Jaime de Ferré y Gisbert de España
Luis Alamancos Pampin de España
Roberto Martin Aranda de España
Jorge Renzo Franco del Perú
Pedro Joaquín Seabra Pinedo de Perú

A continuación, solicitó pasar al frente a los señores **Paola Oyarzún Aspée, Raúl Elizalde Saavedra, Raúl Romero Goenaga, Rodrigo Cordero Barría y Cristián Vidal Jaque**.

De izquierda a derecha: Rodrigo Cordero Barría, Raúl Romero Goenaga, Raúl Elizalde Saavedra, Paola Oyarzún Aspée, Teomar Benito Ceretta y Oscar Avendaño Godoy

En solemne y emotivo protocolo, se tomó la Promesa de Servicio a los Noveles Socios procediéndose a una invocación religiosa efectuada por el Capellán Nacional Evangélico y Socio del Instituto Coronel de Aviación (R) Sr. Aníbal Jimenez Lazón y luego a la imposición de sus insignias que los acreditan como integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Investidura de socios e imposición de sus respectivas insignias

Finalmente se procedió a nombrar a quienes, por su entrega y colaboración especial con el Instituto durante el año 2019, recibieran el agradecimiento especial por su dedicación en la forma de un Diploma que así lo acredita:

General de Carabineros (R) **Sr. Alejandro Acuña Almeida** (Socio)
Sr. Erwin Cubillos Salazar (Socio)
Sr. Lucio Cañete Arratia (Académico de la Universidad de Santiago de Chile)
Sr. Walter Marcelo Bentancor – (Miembro correspondiente en Argentina)

Entrega de sus respectivos reconocimientos a los socios Erwin Cubillos Salazar y Alejandro Acuña Almeida

Con el corazón henchido de emoción por los singulares momentos vividos esa mañana, se invitó los presentes a un cocktail de Camaradería, ocasión en la que se les entregó a los nuevos integrantes el diploma correspondiente a su nueva condición. Tras la grata conversación, los asistentes que habían adherido a este Aniversario, disfrutaron de un agradable almuerzo durante el cual compartieron distendidamente los nuevos socios con aquellos que ya cuentan con más años de permanencia en la corporación, comprometiéndose a dar todo lo que puedan en beneficio de *SU Instituto*, que tan cariñosa y cordialmente los acoge.

El presidente de la corporación, se dirigió a la concurrencia a través un sentido y participativo discurso donde expuso la importancia e intencionalidad de celebrar cada año, las fechas que guardan importancia con nuestra historia y pasado, puesto que ellas son parte central y esencial de nuestra identidad.

Durante su intervención, agradeció a cada uno de los presentes el apoyo prestado en la concreción exitosa de las actividades, los adelantos y logros alcanzados en estos treinta y siete años de trabajo, donde se funden la intencionalidad por el rescate patrimonial, el respeto por la historia, el amor por la aviación y las ganas con el trabajo dedicado de cada uno de los predecesores que han intervenido en la creación, prestancia y longevidad de esta corporación.

II. Obituario

ENRIQUE PARANT EYHERAMENDY

"Encarnación de la alegría"

Enrique Parant E. (Q.E.P.D.)

Cuando en la vida uno va madurando en años y ve más cercano el umbral de los ochenta, es normal irse acostumbrando a leer con más frecuencia en los obituarios de la prensa, los nombres de personas conocidas.

De amigos, de antiguos compañeros de trabajo, e incluso de familiares lejanos con los cuales se había perdido todo contacto.

Ocasiones, en que según la cercanía con el difunto, hemos integrado silentes cortejos por los estrechos senderos de los cementerios, en "aquella consagración a la tristeza" de la que nos hablara el General Diego Barros Ortiz, en una de sus recordadas "Crónicas de ver y pasar".

Oportunidades todas en que en medio de un ambiente de respeto, se escuchan sentidas palabras con que sus más cercanos despiden al que ha partido.

Si aquel era miembro de un cuerpo de bomberos se dirá; "Acudió a su último llamado de comandancia...". Si de un profesor se trataba; *"Al tañir de la campana ingresó al colegio celestial a impartir clases, pero ahora en otras aulas.."*

Al darse adiós a un marino, escucharemos; *"Al toque de repetido, ha dado inicio a su última singladura por los mares de la eternidad*". Y así, para cada profesión o actividad habrá expresiones similares que nos recuerdan que la muerte no es el final de la existencia y por el contrario, ella es trascendente.

Joseph Kessel, el célebre escritor francés, en su biografía de Mermoz, refiriéndose a la muerte de aquel en las aguas del Atlántico, señala *"que había emprendido vuelo a la más misteriosa de las aventuras*".

Expresiones todas nacidas de lo profundo del corazón y que a nuestra edad nos llevan a aquilatar que cada día que pasa, uno tiene más amigos al otro lado de la muralla que a este.

La partida de Enrique no ha sido la excepción y al repasar las páginas de la bitácora del alma, acuden a la mente tantas vivencias compartidas en el campo de la aeronáutica, donde se palpa la amistad sincera.

Un hombre que era la encarnación de la alegría y disfrutaba dedicando sus mejores esfuerzos a cultivar la convivencia entre aviadores, sin hacer distingo de ninguna especie.

De su padre, don Roberto Parant Pouchucq, meritorio hombre del aire, pionero del Club Aéreo de Angol y recordado gobernador de Malleco, al igual que sus hermanos, heredó aquellas virtudes que de ellos hicieron hombres de bien, de una moral intachable.

Desde jóvenes les inculcó que, si bien en los clubes aéreos se volaba en la denominada aviación recreativa, primero estaba el servicio hacia los más necesitados y él mismo les predicó con su ejemplo, poniendo sus alas en ayuda del prójimo cada vez que le fuera requerido.

Cualidades todas de las que Enrique hizo gala a su paso por el Club Aéreo de Angol, como socio, piloto, instructor de vuelo y especialmente en su desempeño como presidente de la entidad, cargo que también ostentara su progenitor.

Razones que llevaron a sus pares a nombrarlo socio honorario, honor al que acceden solo los verdaderos caballeros del aire.

Por nuestra parte, en las anuales visitas profesionales a "Los Confines", conocimos de su amistad sincera y por ello, al traspasar el umbral del club, la primera pregunta que hacíamos era; *"¿Llegó ya Enrique?".* Porque para nosotros era impensable no contar con su asistencia.

¡Cómo disfrutábamos de su risa contagiosa, de su presencia y compañía! Su mirada clara y transparente, a veces con un toque de picardía, era fiel reflejo de su bondad interior.

No fueron pocas las oportunidades que a él recurrimos en busca de antecedentes sobre los orígenes de la aviación angolina. Sus respuestas, siempre justas y necesarias, tanto nos ayudaron en nuestras investigaciones históricas.

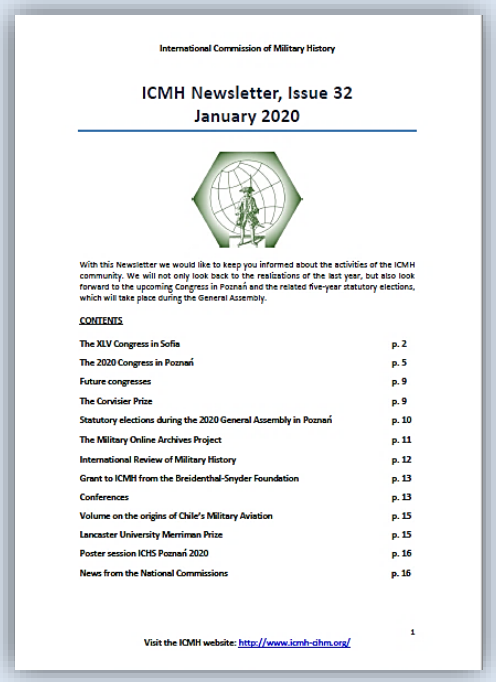
Pero Chronos, impertérrito siguió su marcha y para él, en forma de una grave y cruel dolencia, llegó también la hora de hacer mutis por el foro como dicen los artistas. De abandonar la escena y ceder a otros su lugar en la posta.

Dolencia que soportó con cristiana resignación, hasta que liberada de las humanas ataduras, su alma emprendió aquel vuelo en que efectivamente se cruza un punto de no retorno.

Mientras en medio de general congoja, sus restos mortales eran entregados a la tierra que tanto amó, desde lo alto, las alas de los aviones del club le daban la postrer despedida, cubriéndolos con su sombra como suave mortaja.

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas



International Commission of Military History

ICMH Newsletter, Issue 32
January 2020

With this Newsletter we would like to keep you informed about the activities of the ICMH community. We will not only look back to the realizations of the last year, but also look forward to the upcoming Congress in Poznań and the related five-year statutory elections, which will take place during the General Assembly.

CONTENTS

The XLV Congress in Sofia p. 2
The 2020 Congress in Poznań p. 5
Future congresses p. 9
The Corvisier Prize p. 9
Statutory elections during the 2020 General Assembly in Poznań p. 10
The Military Online Archives Project p. 11
International Review of Military History p. 12
Grant to ICMH from the Breidenthal-Snyder Foundation p. 13
Conferences p. 13
Volume on the origins of Chile's Military Aviation p. 15
Lancaster University Merriman Prize p. 15
Poster session ICHS Poznań 2020 p. 16
News from the National Commissions p. 16

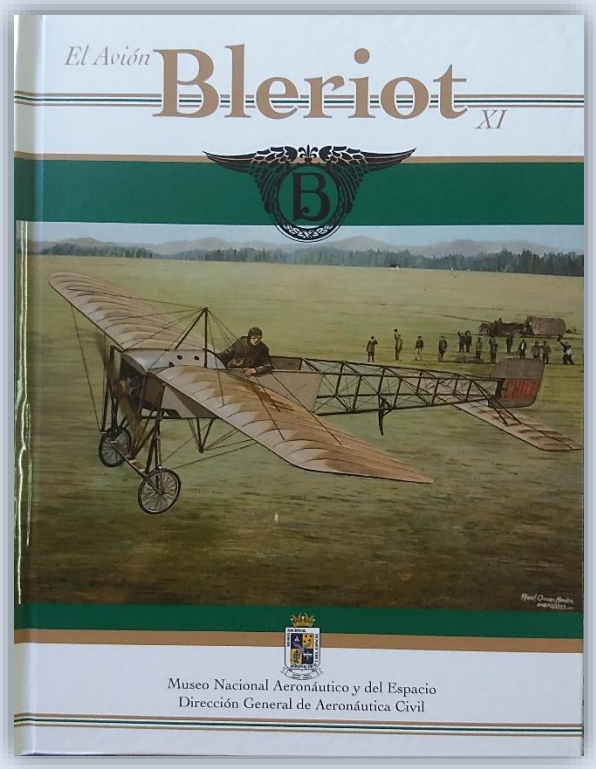
1

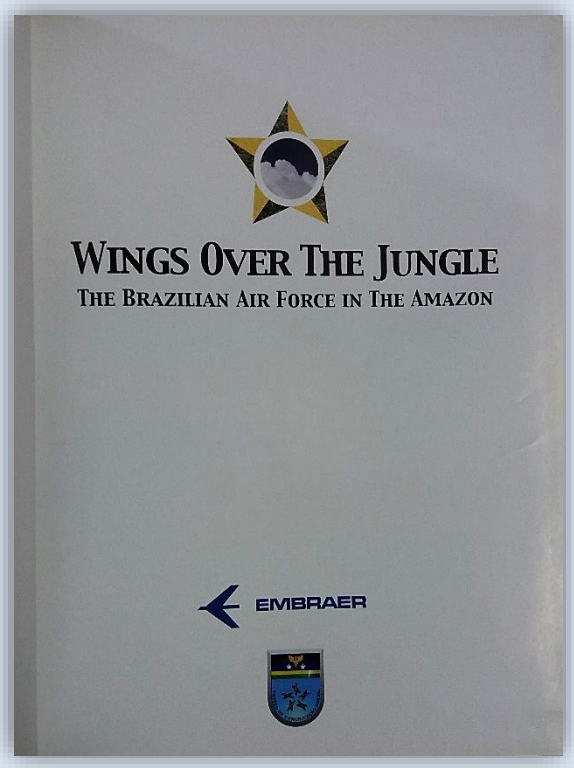
Visit the ICMH website: http://www.icmh-cihm.org/

❖ ***En este mes de enero, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su consulta o descarga.***

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibiéramos de regalo por parte de algunos socios y amigos de la corporación.

Muchas gracias a la Fuerza Aérea de Chile; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, International Commission of Military History, Oscar Avendaño Godoy, José Esteban Guzmán, y Norberto Traub Gainsborg.


El Avión
Bleriot
XI
Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Dirección General de Aeronáutica Civil


WINGS OVER THE JUNGLE
THE BRAZILIAN AIR FORCE IN THE AMAZON
EMBRAER

CONSEJO DE DEFENSA SURAMERICANO
INFORME DE GESTIÓN
UNASUR
Presidencia Pro Témpore Perú 2012- 2013

ALAS
www.revistaalas.com.ar
Enero - Febrero 2020
Marzo - Abril 2020
SERVICIOS HELICENTER
EXCELENCIA EN MRO
HAI & FIDAE 2020
HIELO· LLUVIA· VIENTO
AV. GA. & EJECUTIVA
SSEI & AEROPUERTOS
DEFENSA & SEGURIDAD
EXPODEFENSA · COLOMBIA
INDUSTRIA & NEGOCIOS
APSA · CIELO · CONTROL LOGISTICS · DIVISION TURBOS · MASUMA · SMSV

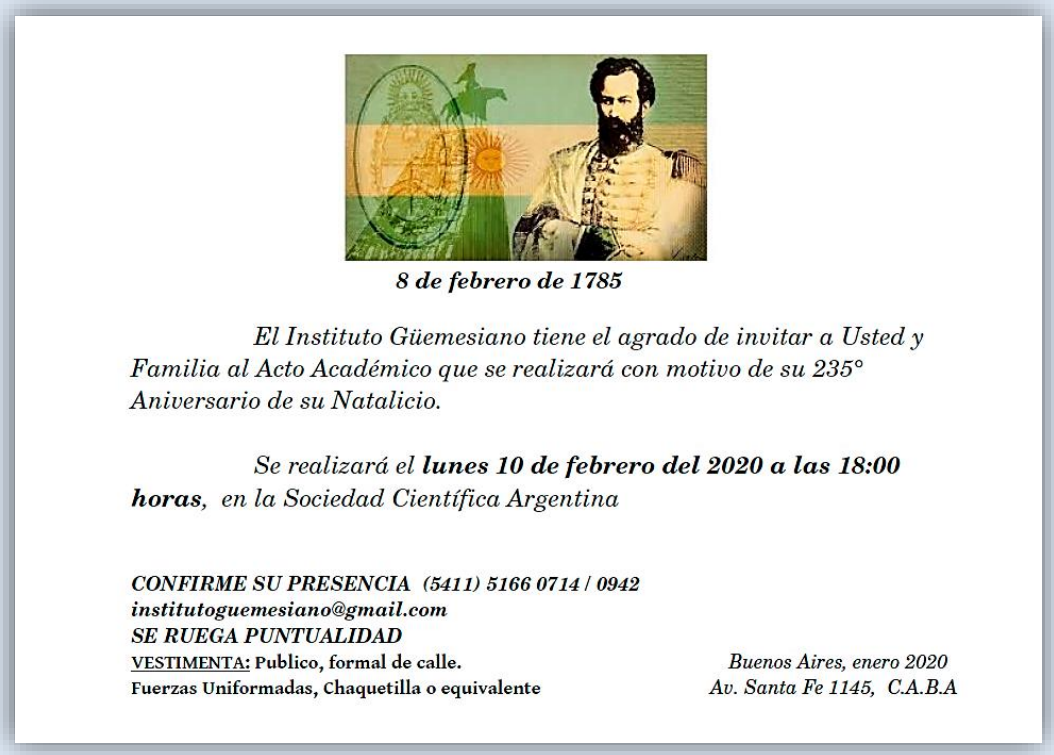
IV. Alianzas culturales y otros

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

- ***Con mucho agrado y satisfacción, recibimos este mes de enero, la publicación N°32 del International Commission of Military History (ICMH). En ella se destaca entre otras importantes notas, la aparición durante el año 2019, de un trabajo sobre los orígenes de la Aviación Militar Chilena.***

Volume on the origins of Chile's Military Aviation
The *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile* has published the *Monografía Histórica Especial N°15 1° de octubre de 2019*, authored by Dr *Norberto Traub Gainsborg and* dedicated to **General Arístides Pinto Concha**, a pioneer of Chilean Aviation. Most of the Institute's publications can be downloaded from https://iihach.wixsite.com/historiaaeronautica/about_us.

- ***Recibimos para este mes la atenta invitación a participar del acto académico que nos enviara el Instituto Güemesiano de la Argentina, la que se hace extensiva a los integrantes y amigos de esta corporación, que puedan participar en esta importante actividad.***



8 de febrero de 1785

El Instituto Güemesiano tiene el agrado de invitar a Usted y Familia al Acto Académico que se realizará con motivo de su 235° Aniversario de su Natalicio.

Se realizará el ***lunes 10 de febrero del 2020 a las 18:00 horas****, en la Sociedad Científica Argentina*

CONFIRME SU PRESENCIA (5411) 5166 0714 / 0942
institutoguemesiano@gmail.com
SE RUEGA PUNTUALIDAD
VESTIMENTA: Publico, formal de calle.
Fuerzas Uniformadas, Chaquetilla o equivalente

Buenos Aires, enero 2020
Av. Santa Fe 1145, C.A.B.A

❖ ***Se recuerda que el 30 de abril de 2020, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial***

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

Estimados Miembros de la FIDEHAE,

Es un honor dirigirme a cada uno de ustedes distinguidos representantes de los Institutos de Historia Aeronáutica y Espacial que conforman la FIDEHAE, para saludarlos e informarles que en la reciente Sesión Solemne, se ha oficializado por Resolución Directoral del Instituto la ejecución del "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL", denominado "HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DE LA FIDEHAE EN EL ÁMBITO ESPACIAL"; el cual se llevará a cabo del 05 al 09 de octubre del 2020, en la Ciudad de Lima – Perú; por lo que adjunto la Resolución Directoral correspondiente, así como las Bases y la Ficha de Inscripción.

Esperando contar con su presencia y con el fin de iniciar un fluido intercambio de información, me despido con un abrazo.

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO
Presidente del IEHAP

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ
Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com
Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039

Resolución Directoral

Miraflores, 27 de setiembre de 2019

EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ

CONSIDERANDO:

Que, con Decreto Supremo N°004/AE del 1° de diciembre de 1981, se crea con el auspicio del Ministerio de Aeronáutica, el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales del Perú, como persona jurídica de derecho privado; modificando su denominación con el Decreto Supremo N°005-84/AE de 04 de diciembre de 1984 al de Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú.

Que, según a lo establecido en el Artículo 5° incisos b) y c) del Estatuto vigente, el Instituto para cumplir su finalidad tiene como objetivos no limitados el de realizar, fomentar y auspiciar la investigación y estudio de los hechos relacionados con la aeronáutica y el espacio ultraterrestre, así como contribuir a la formación y consolidación de la cultura aeroespacial, promoviendo las divulgaciones, actuaciones y actividades inherentes a dicho fin.

Que, en la Declaración de Santo Domingo, de fecha 16 de noviembre de 2018, Artículo 3°, se aprueba por unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial".

De conformidad a lo dispuesto y con el voto aprobatorio del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- *Oficializar el* ***XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial",*** *organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, a llevarse a cabo en la Ciudad de Lima - Perú, del 05 al 09 de octubre del 2020.*

El Presidente

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO

El Director Secretario

Comandante FAP
RAÚL MONTOYA BARANDIARAN

BASES DEL "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONAUTICA Y DEL ESPACIO"

"HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAISES INTEGRANTES DE FIDEHAE EN EL AMBITO ESPACIAL"

1. Podrán participar los Honorables Miembros Académicos integrantes de la FIDEHAE, y de aquellos países que, sin serlo lo deseen, sin importar su ubicación geográfica, asimismo pueden hacerlo aquellas personas interesadas o entidades que hayan iniciado trámites para el ingreso a dicha organización, lo cual no implica su aceptación de incorporación a la misma.

2. El tema del "XVIII Congreso Internacional de História Aeronáutica y Espacial", será sobre la "Historia y Avances Tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial". Se tendrá como directrices: su evolución y sus implicancias en sus respectivos países. Entre los propósitos buscamos difundir el conocimiento de la actividad aeroespacial. Para dar cumplimiento a este fin, se solicita que los trabajos de investigación a enviar abarquen especialmente los siguientes enfoques:

a. Investigación sobre los antecedentes del desarrollo de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

b. Reflexiones sobre la influencia y consecuencias de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

c. Reconocimiento y valoración de la acción de los precursores de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

d. Aspectos relacionados con la organización e infraestructura espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

3. Los trabajos se redactarán a doble espacio en páginas tamaño A4, en formato Word, en letra Times New Román tamaño 12 puntos. La extensión de los mismos no deberá exceder las 20 páginas. Deberán respetar lo siguientes márgenes:

- Margen izquierdo 3.5 centímetros, margen derecho 2.0 centímetros, margen superior e inferior 3.0 centímetros.

4. Los trabajos que contengan imágenes, infografías o ilustraciones, deberán estar en alta resolución en formato JPG (300 dpi).

5.-Cada organización puede enviar como mínimo un trabajo de investigación, teniendo abierta la posibilidad de presentar un número mayor de ellos, en cuyo caso todos los trabajos presentados serán considerados en el compendio final del congreso.

6. Los trabajos a presentar deberán ser inéditos, e incluir al final del mismo las referencias bibliográficas de las fuentes citadas e investigadas. Además, acompañados de una autorización simple escrita por parte de los autores, para su difusión.

7. Los trabajos se enviarán vía correo electrónico a la dirección de email ideha_2010@hotmail.com., a nombre de Mayor General FAP Wolfgang Dupeyrat Luque. Deberán incluir una foto del autor en alta resolución y una reseña biográfica del mismo en un máximo de 15 líneas.

8. Se fija como fecha límite de recepción de los trabajos, el día jueves 30 de abril del 2020.

9.- Los países participantes deberán informar sobre los trabajos elegidos para ser expuestos en el Congreso teniendo como fecha máxima el día 29 de mayo del 2020.

10. En lo relacionado a las exposiciones durante el Congreso, se debe tener en cuenta que:

- Cada país podrá exponer hasta un máximo de 02 (dos) trabajos, con una duración de 20 minutos cada uno.
- Las exposiciones deberán ser presentada en formato PDF o Power Point.
- Las exposiciones deberán ser remitidas a la dirección de email indicada en el párrafo 7, hasta el día 4 de setiembre del 2020.

11. Para la solución de las inquietudes sobre las presentes Bases, sírvase contactarnos a la dirección email indicada en el párrafo 7, dirigidas al Oficial General indicado.

Mayor General FAP
ZDENKO TEPLY BATAGELJ
Presidente de la Comisión Organizadora

Entre los días 5 y 9 de octubre de 2020, se realizará en la ciudad de Lima, Perú, el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

V. Efemérides del mes de Febrero.

La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de febrero, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

01/02/1957. Se funda Ecuatoriana de Aviación, la que ha sido una de las aerolíneas más importantes del Ecuador, hasta su venta en agosto del 1995. Desde 1996 operó nuevamente como empresa privada, hasta su colapso definitivo en 2006 tras una serie de problemas financieros y administrativos.

01/02/1997. Ingresan las primeras mujeres cadetes a la Escuela Militar de Aeronáutica del Uruguay.

02/02/1914. Con la presencia del Ministro de Guerra, General Vespasiano de Albuquerque, es inaugurada en "Campo dos Afonsos", la "Escuela Brasilera de Aviación", destinada a la formación de aviadores militares brasileros del Ejército y de la Marina.

02/02/1939. A partir de esta fecha y hasta el día 9, se realiza la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, en la ciudad de Montevideo, Uruguay. Celebrada bajo los auspicios del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en cumplimiento de una resolución adoptada por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación (supra, núm. 30), y conjuntamente con la Segunda Reunión de la Tercera Comisión Regional de Meteorología. Países representados en el importante evento: Argentina, Brasil, Cuba, Chile, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

02/02/1944. Fallece en Rio de Janeiro, el distinguido empresario francés Marcel Bouilloux-Lafont, fundador de la Compagnie Générale Aéropostale, que operara abriendo exitosas rutas y organizando la mayor red aérea en países de América del Sur, que se extendería en 1930 sobre los 17.000 kilómetros.

02/02/1949. Se crea el Club Aéreo de Lebu, al sur de Chile.

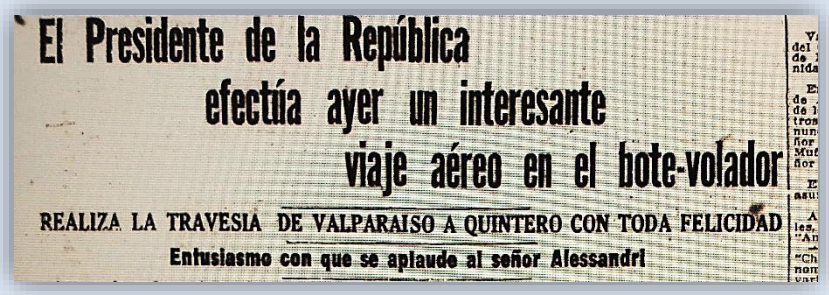
02/02/1972. Se crea el Club Aéreo de Curacaví. En sus instalaciones operó adicionalmente el Club Aéreo del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", tras cerrarse lamentablemente las dependencias del antiguo Aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, Chile.

03/02/1927. Se lleva a cabo el primer vuelo comercial de la empresa CONDOR SINDIKAT entre las ciudades de Río y Porto Alegre, en Brasil. El avión utilizado para esta travesía fue un D-1012, Dornier Wal apodado "Atlántico".

03/02/1946. Se crea el Club Aéreo de Villarrica, Chile. Para celebrar este nuevo aniversario, el Club viene organizando su ya tradicional "Festival Aéreo Internacional Villarrica", el que este año celebró su décima segunda versión entre los días 26, 27 y 28 de enero de 2018

04/02/1902. Se realiza la primera ascensión registrada de un globo de aire caliente sobre el territorio antártico.

04/02/1923. El Primer Mandatario de Chile, don Arturo Alessandri Palma, en un vuelo no programado y conocido por muy pocas personas, despegó en Valparaíso y amarizó en Quintero, lugar que había sido escogido por la incipiente Aviación Naval para operar con las campañas de verano un año antes, a bordo del bote volador "Guardiamarina Zañartu" escoltado por dos hidroaviones. Éste constituyó el primer vuelo de su vida y, la primera vez que un **Presidente de la República** volaba en Chile.


El Presidente de la República efectúa ayer un interesante viaje aéreo en el bote-volador

REALIZA LA TRAVESIA DE VALPARAISO A QUINTERO CON TODA FELICIDAD

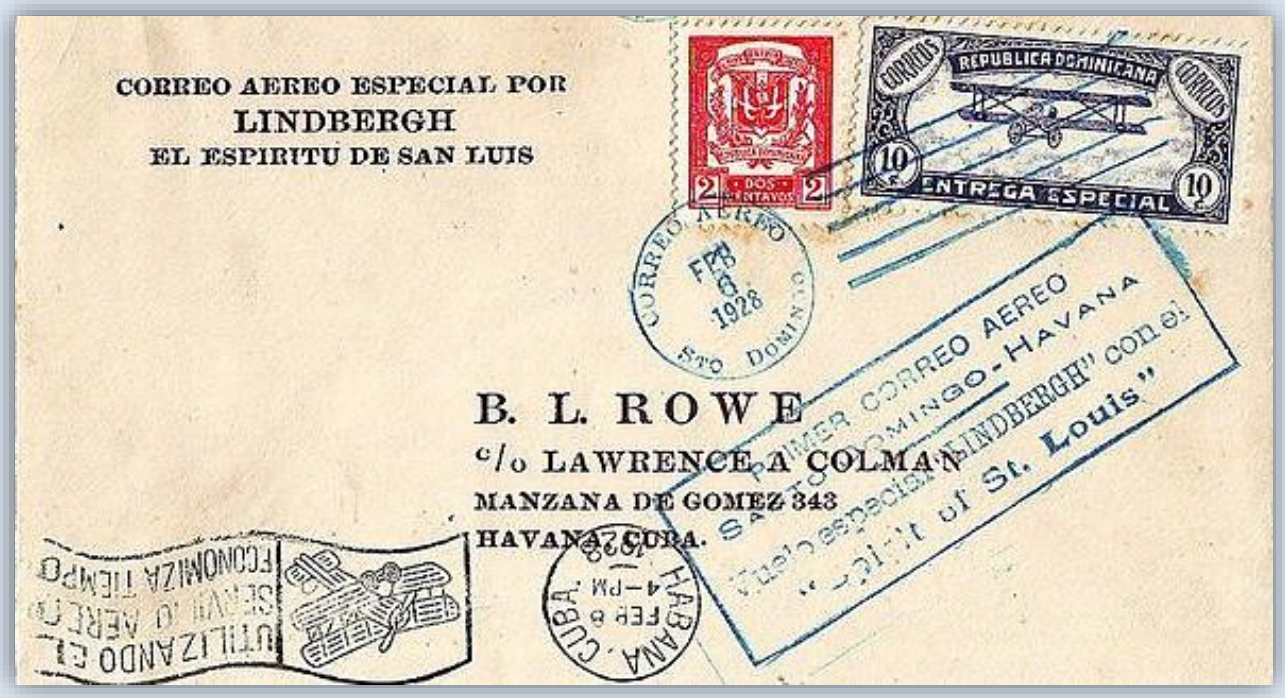
Entusiasmo con que se aplaude al señor Alessandri

"Es una delicia sentirse desprendido de la tierra, viajando por el espacio en las poderosas y seguras máquinas modernas" agregó S.E. entre los primeros comentarios.

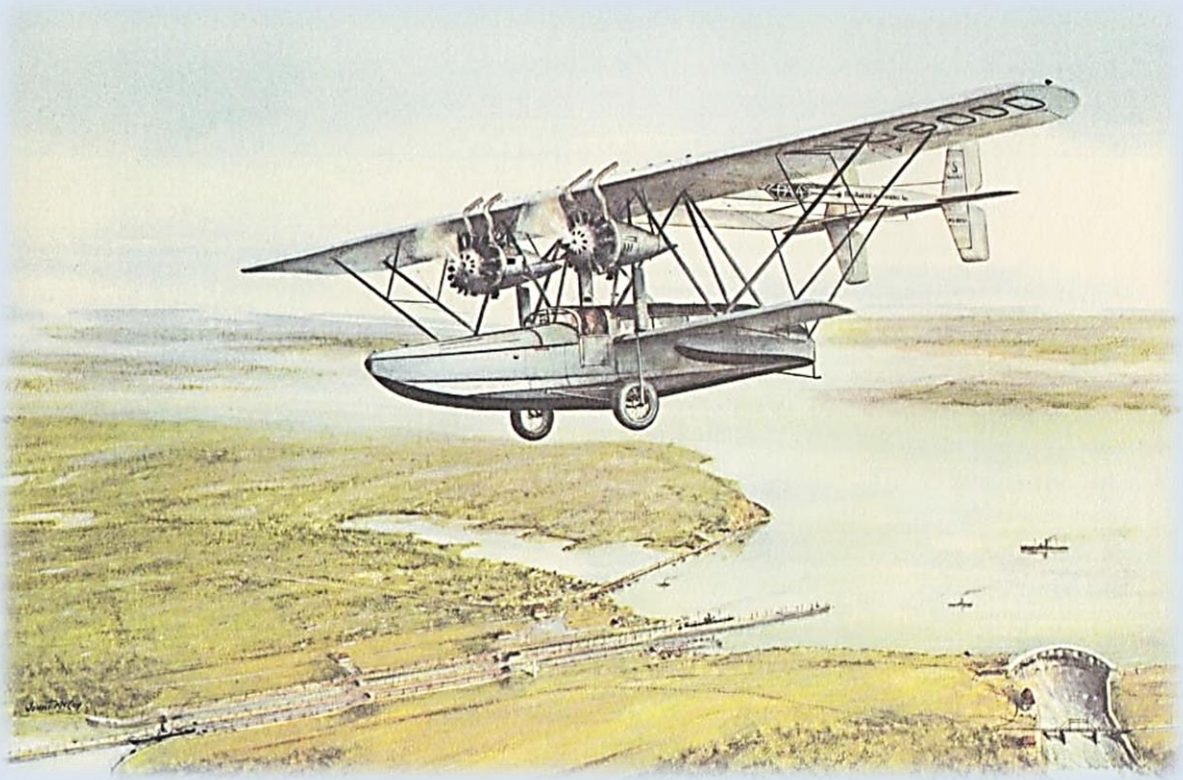
05/02/1915. Se considera esta fecha, como el día que nació la Fuerza Aérea Mexicana (FAM); cuando el primer Jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza, expidió en el puerto de Veracruz el acuerdo por el que se creó el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista, sin embargo, no fue sino hasta el 10 de febrero de 1944 cuando el gobierno mexicano expidió el reconocimiento formal, a nivel constitucional, de la creación de la FAM. Sobre estos antecedentes, en 1992, se expidió finalmente el decreto que declara el 10 de febrero, como el Día de la Fuerza Aérea Mexicana.

05/02/2018. Lamentablemente, a la edad de 97 años, fallece en Santiago, la distinguida y apreciada aviadora Margot Duhalde Sotomayor. Nacida en Río Bueno el 12 de diciembre de 1920, fue la primera mujer piloto de guerra de Chile y una de las pioneras a nivel latinoamericano. Perteneció al equipo de pilotos de las Fuerzas Francesas Libres de Charles de Gaulle a finales de la Segunda Guerra Mundial.

06/02/1928. Primer viaje aéreo entre República Dominicana, y Cuba. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre Santo Domingo de Guzmán en la República Dominicana y La Habana en Cuba.



06/02/1929. El primer vuelo de transporte de correo aéreo internacional en Centro América y EUA termina con todo éxito; Charles A. Lindbergh llega a Panamá pilotando el anfibio Sikorsky S-38 con matrícula NC-8000, con el cual la entonces Pan American Airways, abre su ruta Miami-Panamá.



07/02/1954. Se crea el Club Aéreo de Frutillar, Chile.

08/02/1928. Llega a La Habana, Cuba procedente de República Dominicana, el famoso piloto norteamericano, señor Charles August Lindbergh, en los controles del famoso monomotor "Spirit of St. Louis" y se declara este día como "EL DIA DE LINDBERGH", comenzando jornadas de homenajes y festejos en su honor.

El aviador fue aclamado por el pueblo en la Terraza Norte del Palacio, condecorado por el Presidente e invitado de honor de numerosas instituciones culturales y científicas. Después de su histórico vuelo sobre el Atlántico, Lindbergh visitó muchos países de la América Central en su ya famoso avión, donde como recuerdo de sus visitas, pintaba la bandera de estos países en el fuselaje.

Uno de los curiosos recuerdos que en la actualidad se conservan en Cuba de la visita de Lindbergh a la Habana.

08/02/1945. Promulgación del Decreto 409 por el que se traslada el control de la aviación civil cubana, hasta entonces a cargo del Ejército, asignándolo a la Comisión Nacional de Transportes.

09/02/1926. El Director de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, Teniente Coronel don Cesáreo L. Berisso, escolta con un avión Martinsyde al hidroavión español "Plus Ultra" al mando del Comandante Ramón Franco.

09/02/1967. Con la presencia del Presidente don Eduardo Frei Montalva se inaugura un nuevo aeropuerto en Lampa, comuna de Pudahuel en la ciudad de Santiago. Su pista poseía 3200 metros de largo por 45 metros de ancho, cubriendo una superficie de 144 000 m². Tenía una capacidad para recibir hasta 6 millones de pasajeros anuales y fue catalogado como un aeropuerto "clase A".

Si bien el Presidente Salvador Allende había enviado en 1971 al Congreso un proyecto de ley que proponía denominar al Aeropuerto "*General del Aire Arturo Merino Benítez*", no sería hasta febrero de 1980, que mediante el Decreto Ley 3.245, se cambiaría el nombre de "Pudahuel" al de "Aeropuerto Arturo Merino Benítez", para rendir un justo y merecido homenaje a quien fuera el arquitecto y forjador de la institucionalidad aérea, primer Subsecretario de Aviación, creando entre otros el Club Aéreo de Chile, fundador de la Línea Aérea Nacional, gestor de la primera fábrica de aviones en el país y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Inauguración del monumento y placa conmemorativa a don Arturo Merino Benítez, ubicada en los jardines exteriores al Aeropuerto de su mismo nombre. (Marzo de 1980)

10/02/1891. Natalicio del señor Juan Guillermo Villasana López, primer mecánico ilustre de la aviación militar mexicana; impulsor de la proyección, cálculo y diseño de aeroplanos, hélices y helicópteros en México; comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

10/02/1926. Arriba a la Argentina, el Hidroavión español "Plus Ultra" al mando del comandante Ramón Franco; uniendo España y Argentina por primera vez en avión.

El Dornier Wal equipado con dos motores Napier Lion de 450 caballos, desató la histeria colectiva al amarizar en el Río de la Plata, tras un agotador raid aéreo en el que se había recorrido 10.270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos a lo largo de siete etapas.

10/02/1974. LAN Chile realiza su primer vuelo directo entre Sydney y Punta Arenas, por una ruta transantártica. El proyecto concebido y desarrollado por el comandante de B-727, Ricardo France, fue concretado entre el 9 y 10 de febrero de 1974, con el Boeing 707, CC-CEA, al mando de Jorge Jarpa Reyes, los pilotos José Enci, Jorge Pérez y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y César Fuentes; los ingenieros Juan Veas y Enrique Kahni; los sobrecargos Hernán Parada,

Alejandro Anguita y Campbell Anderson; las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha y el propio comandante France.

10/02/1995. La Fuerza Aérea Ecuatoriana conmemora la "Victoria Aérea del Cenepa y Día de la Aviación de Combate", tras el conflicto armado con Perú. En ese contexto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó un despliegue aéreo sin precedentes; creando un agrupamiento especial llamado grupo aéreo amazonas compuesto por personal y equipos de las alas de combate Nº 22 y Nº 23, con el fin de proporcionar apoyo aéreo aproximado y rescate de combate en la zona del teatro de operaciones del alto Cenepa, donde combatían sus fuerzas terrestres. Los escuadrones de combate de las alas Nº. 21, N° 23, la Escuela Militar de Aviación y el Escuadrón de Reconocimiento, en coordinación con los radares de la defensa aérea, desarrollaron un importante esfuerzo operativo y logístico, a fin de mantenerse en las más óptimas condiciones para el cumplimiento de su misión.

10/02/2017. Air Costa Rica, aerolínea que tenía sede en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica. Filial de Air Panama, inició sus operaciones en esta fecha un vuelo chárter a Rio Hato, Panamá y en las semanas posteriores voló a ciudades como Cancún, Roatán, Barcelona (Colombia), San Andrés, Acapulco, San Pedro Sula, Ciudad de México, Los Cabos y otras. En 2018, la Dirección General de Aviación Civil, la dio de baja, poniendo fin, nuevamente, a las ilusiones de Costa Rica, de tener una línea aérea de bandera nacional, luego de la desaparición de LACSA.

11/02/1983. Se cumplen 35 años desde que los pilotos civiles chilenos, señores Patricio Herrera Díaz y Carlos Rocca Righton realizaran el primer vuelo a la península Antártica, en un bimotor Piper Twin Comanche PA-39 del Club Aéreo de Santiago de Chile.

Vista de la Base Antártica O'Higgins desde el avión Piper Twin Comanche PA-39. *(Fuente: Revista Tobalaba Aéreo)*

11/02/1910. El piloto francés Julien Mamet, hace el primer vuelo en avión registrado en España. Con un monoplano Blériot XI realiza una demostración aérea de unos dos minutos ante el público reunido en el Hipódromo de Can Tunis de Barcelona.

11/02/1913. Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. página 1.423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**. Entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a **Escuela de Aviación** y que más tarde en 1944 tomara el nombre de **"Escuela de Aviación Capitán Ávalos"** para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".**

La creación de este visionario plantel, fue hace 107 años atrás, sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que con el tiempo ha pasado a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, y únicas aún en servicio.

Inicialmente se eligió como Director al Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peñailillo, quien por esos días se desempeñaba como comandante del Regimiento Ferrocarrileros, pero por encontrarse en comisión de servicio en Alemania a la fecha del nombramiento, debió asumir la Dirección del plantel en carácter de interino, el Capitán de Artillería, don Manuel Ávalos Prado, el día 25 de octubre de 1913, por Resolución de Personal N° 2.380.

Capitán Manuel Ávalos Prado

12/02/1928. El Presidente de Cuba, señor Gerardo Machado y Morales vuela con Charles A. Lindbergh por sobre la ciudad de La Habana.

12/02/1951. Como un homenaje a la fundación de la ciudad de San Bernardo, un grupo de entusiastas jóvenes por el Vuelo a Vela, fundó un Club de Planeadores. El acto se desarrolló en el Salón de Sesiones de la I. Municipalidad y se vio prestigiado con la asistencia del Gobernador don Rafael Benavente; del alcalde don Fernando González; los Regidores Pedro Videla y Hugo González y del Presidente de la Federación de Vuelo a Vela de Chile don Guillermo Gottlieb quien asistió acompañado de algunos socios y pilotos del Club de Planeadores.

12/02/1980. Se inaugura la pista en la isla Rey Jorge en la Antártida Chilena la cual permite el aterrizaje de aviones C-130 Hércules y la apertura de la ruta aérea entre Punta Arenas y la pista "Teniente Rodolfo Marsh Martin", separada por 1.070 Kms. en un tiempo de vuelo de cuatro horas.

Con esta fecha, dos aviones Twin Otter pertenecientes al Grupo de Aviación N°6, al mando del Coronel de Aviación (A), señor Humberto Velásquez Estay, inauguran la pista de aterrizaje ubicada en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva. Este es el primer "aterrizaje" de aviones chilenos en el Continente Antártico, el cual constituyó el primer paso para la penetración de la Fuerza Aérea de Chile hacia el Polo Sur.

En su vuelo los Twin Otter fueron apoyados por un C-130 "Hércules" del Grupo de Aviación N° 10, el cual proporcionó información meteorológica y de navegación a los aviones menores. La tripulación del Twin Otter 942 estuvo compuesta por el Coronel de Aviación (A), Humberto Velásquez Estay; Capitán de Bandada (A), Gustavo de la Cruz Escobar; Teniente (A), Hugo Poblete Barón; Capitán de Bandada (I), Julio Pérez Rojas; Sargento 2°, Víctor Quiroz Vallejos. La tripulación del Twin Otter 938 estuvo compuesta por el Capitán de Bandada(A), Carlos del Campo Contreras; Teniente (A), Sergio Kellemberger Ausset; Teniente (A), Roberto Marchelli Garrone; Sargento 1º, Víctor Cabello Jiménez.

13/02/2001. Aviones del Ejército del Aire de España transportan ayuda humanitaria a El Salvador, tras acontecer el segundo terremoto de ese año.

14/02/2004. Se firma el Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

15/02/1890. Nace en Secondigliano, Nápoles, Italia, el pionero aviador ecuatoriano, señor Cosme Renella Barbatto fue traído a la edad de un año a Guayaquil por sus padres Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido llamados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial donde mantenía un negocio de importaciones y ventas al por mayor. En 1910 fue comisionado como Subteniente de Reserva en el Batallón de Voluntarios "Patria No.1" que fue movilizado hacia la provincia sureña de EL ORO durante la crisis fronteriza con Perú en aquel año.

A pesar de que la era de la aviación había comenzado no hace muchos años, el uso militar del nuevo vehículo era evaluado en Ecuador por el Club Guayas de Tiro y otras sociedades formaron comités pro aviación. En 1912 el Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil financió el viaje de Cosme Renella a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítalo parlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co que usaba aviones Nieuport. Tras cumplir el entrenamiento, se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

El 5 de diciembre de 1912 cruzó el istmo de Panamá volando un Nieuport desde Colón a la ciudad de Panamá. De regreso en Italia, obtuvo su licencia de piloto militar el 28 de julio de 1913 en Mirafiori. Con el apoyo de del "Club Guayas de Tiro y Aviación" procede a adquirir un avión italiano Chiribiri que fuera bautizado Patria No.1 con el que se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil con fecha 8 de octubre ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

15/02/1928. La República Dominicana participa en la VI Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba, donde se firma la Convención sobre Aviación Comercial, la cual es aprobada por el Congreso Nacional el 7 de abril de 1932.

15/02/1947. Primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea sobre Territorio Antártico Nacional.

El Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" N° 308, sobrevuela Isla Decepción durante 30 minutos en actividades de reconocimiento y fotogrametría.

Es piloteado por el Teniente 1° (A), señor Arturo Parodi Alister, llevando como observador al Comandante de Escuadrilla (A), señor Enrique Byers del Campo, quienes arribaron a la Antártica a bordo del transporte "Angamos" de la Armada Nacional, como parte de las dos naves que participaron en la Primera Expedición Antártica que llevaba los pertrechos para instalar la primera Base permanente chilena llamada entonces "Soberanía", y actualmente "Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat".

Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" Nº308
(15 de febrero de 1947)

Mientras duró la construcción de la base, los vuelos en esta aeronave continuaron con el claro objetivo de reconocer el terreno y levantar cartas geográficas que permitieran operar sobre este territorio que permanecía aún desconocido. El piloto que realizó estos valiosos vuelos, fue el teniente Humberto Tenorio Iturra.

15/02/1948. Mediante el Decreto 4918, el Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional toma el título de Aviación Militar Dominicana, simbolizando su independencia de las fuerzas de tierra. La Aviación Militar Dominicana (AMD) se convirtió en el arma preferida del presidente Rafael Leónidas Trujillo y recibió una parte considerable del presupuesto destinado a la defensa de la nación. Tras la caída de Trujillo es rebautizada como Fuerza Aérea Dominicana (FAD).

16/02/1914. Es probado en vuelo oficialmente en la cancha de Aviación de Batuco, el avión "Batuco", construido por los hermanos Félix y César Copetta, basándose inicialmente en los biplanos "Farman" y "Voisin", con un costo total de $21.000 de la época. Este hecho constituye el vuelo del primer avión construido en Chile.

17/02/1960. Creación de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile. El entonces General Director de Carabineros don Arturo Queirolo Fernández, por Orden General N° 3.533, de 17 de febrero de 1960, dispone la creación de la Brigada Aeropolicial, motivado por las necesidades del servicio policial que abarcaban cada vez mayores exigencias, como por las características geográficas del país, y las ventajas que reporta la aviación para ampliar el campo de acción en el orden preventivo, acelerar la prestación de servicios y disponer de un medio más en beneficio del orden y tranquilidad sociales, y de la misma Institución. Su primer jefe fue el Mayor y Piloto Joaquín Chinchón Herrera, quien más tarde, en marzo

de 1965, alcanzó el alto cargo de General Subdirector de Carabineros. En la actualidad la Repartición se denomina **Prefectura Aérea de Carabineros**.

General Director de Carabineros don Arturo Queirolo Fernández

General Subdirector de Carabineros don Joaquín Chinchón Herrera

17/02/1968. Es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) por Ley N° 16.752 de febrero del año 1968. La Dirección General de Aeronáutica Civil será un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas funciones se le asignan en la presente ley y que, para los efectos de lo establecido en el Título III, del decreto con fuerza de ley 47, de 4 de diciembre de 1959, deberá considerarse como un servicio funcionalmente descentralizado. Le corresponderá fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea. Dependerán de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile y la Escuela Técnica Aeronáutica.

18/02/1943. Se crea una de las más australes entidades aéreas deportivas chilenas, el Club Aéreo de Puerto Aysén.

Bautizo del Club Aéreo Aysén: Magda Quintana; el teniente Lara, arriba del avión; Ernesto García, atrás a la derecha; entre otros. (1963)

20/02/1931. Se funda en Guayaquil el Aero Club del Ecuador, una corporación privada sin fines de lucro, dedicada a promover las actividades aeronáuticas en el país. Su propulsor fue el piloto ecuatoriano Rafael Dillon Valdez, quien era graduado como piloto en Londres y llevó a Ecuador varias iniciativas para el desarrollo de la aviación. Primer presidente fue nombrado Leonardo Sotomayor y Luna. El Aero Club del Ecuador mantiene desde 1942, una Escuela de Aviación Civil que goza de gran prestigio.

Brevet del Aero Club del Ecuador

20/02/1940. Se aprueba el proyecto presentado por el Comandante de Aeronáutica de la Fuerza Aérea del Perú, don Armando Revoredo Iglesias, para realizar un vuelo en escuadrilla por las capitales de los países sudamericanos, a fin de estrechar vínculos de amistad. Este plan que se inició en el mes de abril, fue considerado en su momento una tremenda hazaña.

EVOREDO COMENZARA ESTA NOCHE
U VUELO DE LIMA A BUENOS AIRES

Revoredo, fue más tarde ministro de aeronáutica (1947-1948), ministro de Relaciones Exteriores y presidente del Consejo de Ministros (1948). Desde 1956 formó parte de la directiva de la recordada Compañía de Aviación Faucett S.A.

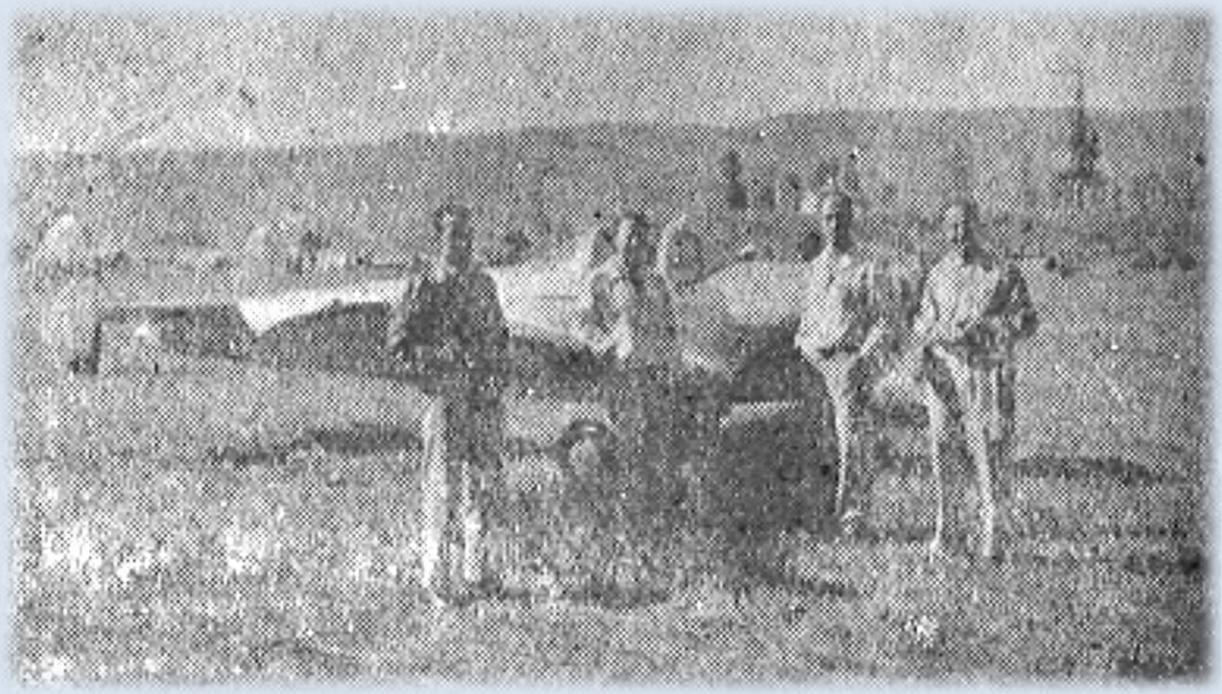
21/02/1929. W.R. Grace y Co. y la Compañía de Aviación Pan American Airways forman la Pan American-Grace Airways inc. Conocida finalmente como PANAGRA, será esta compañía la primera empresa aeronáutica de cabotaje en establecer las rutas aéreas permanentes entre los Estados Unidos de Norteamérica con las otras naciones de Sudamérica.

22/02/1929. Nace en el Ecuador, la aviación comercial internacional al firmarse un convenio entre Pan American Grace Airways Inc. (Panagra) y el gobierno para prestar un servicio de transporte aéreo.

22/02/1954. En el desarrollo cada vez mayor de la Fuerza Aérea de Chile, la antigua Dirección de los Servicios pasa a cumplir nuevas e importantes funciones con la denominación de "Comando del Material". Un documento posterior, que perfeccionará sus delicadas funciones como organismo ejecutor logístico, determinará su evolución en noviembre de 1970 a su actual denominación de "Comando Logístico", quedando bajo su dependencia las Alas de Mantenimiento, Abastecimiento, como también algunas Direcciones. El primer comandante que tuvo esta alta repartición, fue el Coronel de Aviación Sr. Julio Tapia Jiménez.

23/02/1942. Tras una solemne asamblea general, es fundado el Club Aéreo de Los Andes. Su primer directorio estuvo compuesto por: Alfredo Rosende, Presidente Honorario; Carlos de la Fuente, Presidente; Arturo Ramírez, Vicepresidente; Julio Casanueva, Secretario; Mario Giarda, Prosecretario; Carlos Rivacoba, Tesorero; Pablo Grant, Protesorero y Julio Salas como Director. Gracias al esfuerzo extraordinario de todo el pueblo, se logró realizar una suscripción popular con la que se reunieron los fondos necesarios para adquirir un avión Piper Super Cruiser de 75 HP., cuya llegada resultó un verdadero acontecimiento, dándose cita en la flamante pista de aterrizaje denominada "La Contumelia".

A raíz de un acuerdo tomado con la fábrica de cemento El Melón, que necesitaba los terrenos de la pista para pasar unos cables de alta tensión, el aeródromo se trasladó a la localidad de San Rafael, en donde se construyó el primer hangar y una pista de 800 mts.



Pilotos Andinos en Puyehue. Señores Jorge Vargas, Carlos Rivacoba, José Luis Reyes y Osvaldo Rojas, junto al Ercoupe del señor Rivacoba Bertelsen (1942)

23/02/2006. Se escribe una nueva página de la historia aeronáutica nacional. En aquel entonces el primer avión monomotor civil Beechcraft V-35B Bonanza, matrícula CC-PDO, realizó un histórico vuelo aterrizando en el Territorio Chileno Antártico. La tripulación estaba compuesta por los aviadores nacionales y socios del Club Aéreo de Santiago, Madeleine Dupont y Günther Mund (Q.E.P.D).

24/02/1928. Primer viaje aéreo entre Cuba, Haití, República Dominicana y Puerto Rico. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre estos países en el avión "Santa María".

24/02/1917. Inicio de las Misiones de Patrulla Costera por parte del Servicio de Aviación de la Armada Portuguesa.

24/02/1930. Es inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional de Cuba, "José Martí".

27/02/1914. El ex sargento del Ejército de Chile ahora piloto civil, señor Luis Omar Page realiza, en el biplano chileno "Batuco" construido por los hermanos Félix y César Copetta, sobre el Club Hípico de Santiago, el primer vuelo civil nocturno en el país.

27/02/2010. La madrugada del 27 de febrero de 2010, presenció una de las mayores catástrofes de la historia nacional, un terremoto que alcanzó 8.8 grados en la escala de Richter, abarcando 700 kilómetros del territorio nacional.

Seguido de un maremoto, este cataclismo causó una cifra cercana a los 500 fallecidos, daños estimados en 30.000 millones de dólares y afectó de una u otra forma la vida de unos 12 millones de chilenos. El puente aéreo que se organizó para ir en apoyo de las personas afectadas, involucró medios tanto nacionales como extranjeros, los cuales, desde el 27 de febrero al 30 de abril del 2010, realizaron un total de1.797 salidas con 2.566, 9 horas de vuelo. Esta actividad significó el transporte de 15.784 pasajeros y 2.300.848 kilos de carga.

Aquí se observan algunos aspectos de la activa participación institucional, ante el lamentable Terremoto del 2010.

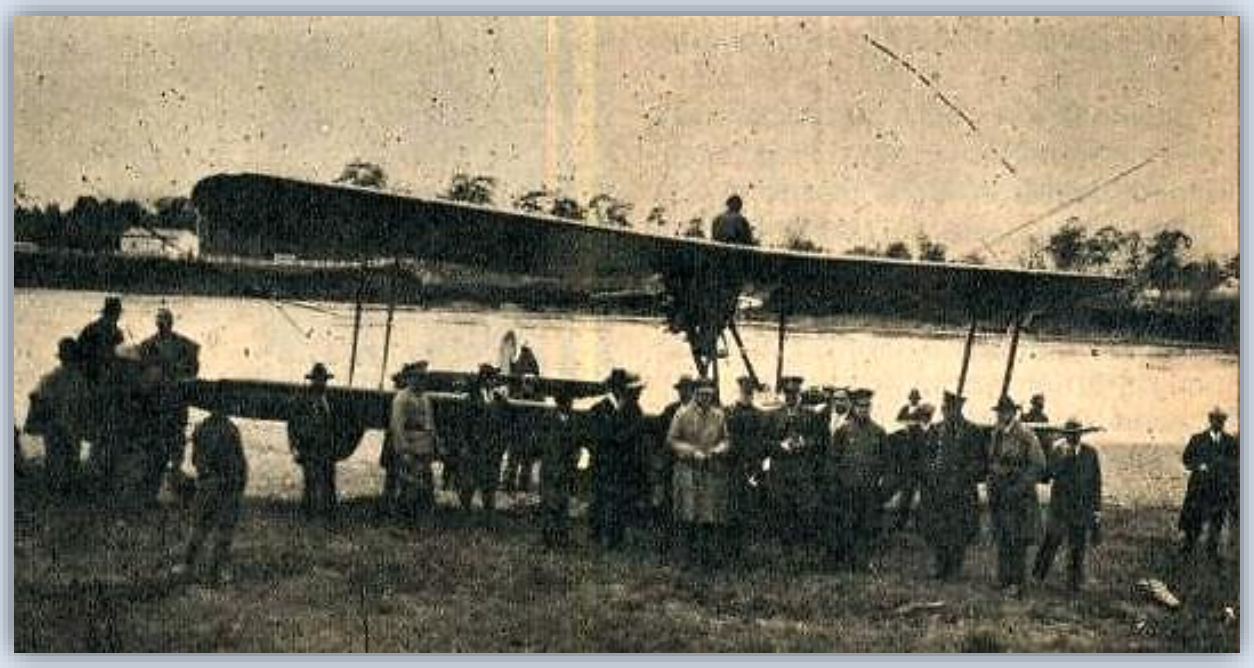
28/02/1913. Es creado el Servicio de Aeronáutica Militar español, con las ramas de Aerostación y Aviación. Este servicio, que estará a las órdenes del Coronel Pedro Vives Vich y el cual dependerá únicamente del Ministerio de la Guerra. A esa fecha estaba vinculado a la Sección de Ingenieros del Ejército de Tierra. Dos meses después por Real Orden del 16 de abril de 1913, nace el "Servicio Aeronáutico del Ejército español".

Se reproduce el apéndice número 3 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica, el cual señala en lo esencial: "*El personal del servicio aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los soldados y clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los jefes y oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera". "Los pilotos de globo añadirán al emblema una rueda de timón, y los de aeroplano una hélice de cuatro ramas".*

Brevet de piloto de avión *(En España se les conoce popularmente como "Rokiskis", debido al nombre de uno de los antiguos fabricantes)*

A 90 AÑOS DEL PRIMER VUELO A MAGALLANES

Tan pronto puso en funciones el Servicio Aero Postal Santiago Arica, el 5 de marzo de 1929, el comodoro Arturo Merino Benítez concentró sus energías en el sur, con el traslado del Grupo N°3 a Temuco y la creación de la Escuadrilla de Anfibios N°1 y su instalación en Puerto Montt, con la misión de comenzar la exploración aérea de la ruta a Puerto Aysén como paso previo para extender el servicio aéreo hasta Magallanes. Como era su costumbre, Merino en persona se encargaría de iniciar aquellos vuelos y el primero en llegar a Puerto Aysén el 16 de diciembre de 1929, piloteando el anfibio Vickers Vedette N°3 de la Escuadrilla, en compañía del teniente Félix Schaerer Dabner.



Público y autoridades de Puerto Aysén a la llegada del comodoro Arturo Merino Benítez y del teniente Félix Schaerer Dabner a bordo del Vickers Vedette N°3, el 16 de diciembre de 1929, procedentes de Chamiza

Tres semanas después, a las 8 de la mañana del domingo 5 de enero de 1930, despegaron de El Bosque dos trimotores Junkers R-42, de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente, al mando de su comandante, el capitán Alfredo Fuentes Martínez y Hurtado, llevando de pasajeros al diputado Ignacio García y a dos periodistas. Tras una escala en Temuco, el avión arribó a eso de las 5 de la tarde en La Chamiza, dando por inaugurado el servicio postal aéreo entre Santiago y Puerto Montt.

Con este vuelo quedó establecida la red aeropostal entre Arica y Puerto Montt, faltando su prolongación a los territorios de Aysén y de Magallanes, lo que habría de ocurrir en los próximos días con la Línea Experimental al Aysén.

Avisos del nuevo servicio a Puerto Aysén en La Nación de Santiago.
(Nota: Agente Comercial figura don Armando Cortínez Mujica, vencedor del cruce en avión de la cordillera de los Andes, ida y vuelta, por su parte más alta en 1919)

En este escenario se resolvió instalarle flotadores al Junkers N°6 para destinarlo al servicio de pasajeros entre Puerto Montt y Aysén. Las pruebas del hidroavión comenzaron el 18 de enero con vuelos de práctica alcanzando hasta Valdivia y Palena piloteado por el capitán Fuentes…

Pero pese al optimismo de todos, el correo al Aysén no tardó en cobrar dos vidas al precipitarse a las aguas del estuario Aysén, el Vickers que tripulaban el teniente Aníbal Vidal y el cabo Alfredo Román por las condiciones extremadamente difíciles en que se llevaban a cabo estos vuelos. La noticia de este lamentable accidente, ocurrido el 23 de enero de 1930, sorprendió a Merino en Puerto Montt, hasta donde había llegado con el objeto de evaluar el uso del trimotor como hidroavión en los canales patagónicos.

Este aparato era uno de aquellos que había adquirido el servicio aéreo del Ejército en 1926, en Limhamn, Suecia, donde eran construidos por la Aktiebolaget Flygindustri, en atención a que el Tratado de Versalles impedía a los fabricantes de aviones alemanes desarrollar aparatos de guerra dentro de sus fronteras.

Por esta razón el R-42, que era una versión de bombardeo derivado del transporte comercial G-24, era construido y exportado desde Suecia por la empresa mencionada que fabricaba la parte central del fuselaje incluyendo todo el equipamiento militar. La proa y empeñase, así como las alas, tren de aterrizaje, motores, etc., eran traídos de Dessau, donde estaba la planta principal de la casa Junkers.

El avión resultante era un monoplano metálico, artillado con dos puestos de ametralladoras dobles sobre el fuselaje; una torreta retráctil que cubría las partes ciegas en la sección inferior y con instalaciones para bombas bajo las alas.

Tres motores Junkers L-5 le permitían alcanzar una velocidad de crucero de 155 km/h. y montar hasta los 4.000 metros de altura, mientras que los 1.250 litros de combustible que podía llevar en su versión estándar, le daban una autonomía de 7 horas.

Se lo podía convertir fácilmente en hidroavión al cambiarle el tren de aterrizaje por dos flotadores centrales, como era el caso del J-6.

Aún, cuando la evaluación del hidroavión no estaba del todo terminada, Arturo Merino Benítez ordenó al capitán Alfredo Fuentes Martínez, que lo alistara para salir lo antes posible hacia Aysén para sumarse a la búsqueda del Vickers Vedette desaparecido. El 25 de enero a las 14 hrs., el poderoso trimotor enfiló hacia los fiordos de Aysén donde cuatro horas después amaró con toda felicidad, luego de haber sobrevolado el lugar del naufragio con la esperanza de encontrar los restos del malogrado teniente.

El panorama en Puerto Aysén no podía ser más desolador. *"Aquello de que una ráfaga de viento volcara el avión y lo sepultara en las aguas, era aplastante"* diría más tarde Merino al ver la desmoralización de sus hombres que tan valientemente participaban en la exploración de la ruta austral. Intentar la travesía a Magallanes en esas condiciones, sin contar con el apoyo logístico a lo largo de la ruta, ni con los informes meteorológicos necesarios, era una locura, pero Merino impulsado por la audacia ordenó cargar al avión con el máximo de combustible y prepararlo para el histórico vuelo que se realizaría al día siguiente.

A las 8:45 de la mañana del 26 de enero de 1930 se dio comienzo al gran raid. La pesada máquina diestramente guiada por el capitán Fuentes se acercó al Golfo de Penas para hacer frente a los huracanes vientos reinantes en ese lugar. *"Volando a 20 mts. de altura, sin poder apreciar realmente la cercanía del mar y sus grandes olas",* a lo que se sumaba una densa niebla que le imposibilitaba navegar y una turbulencia que amenazaba con desarmar el avión, los intrépidos aviadores continuaron su vuelo hasta que se vieron forzados a amarar en una pequeña caleta denominada "Ancón sin Salida" a unas 50 millas al norte de Puerto Natales, donde esperaron que las condiciones meteorológicas mejoraran antes de reanudar el viaje.

A las 21 horas, apenas avistado el trimotor en Puerto Natales se reunieron en el muelle de dicha localidad, el comisario de Carabineros Eulogio Rodríguez, el jefe de la Aduana, el subdelegado marítimo y representantes de la prensa natalina, en tanto que la población, totalmente sorprendida se agolpó en las playas vecinas, tributándoles un grandioso recibimiento.

Una vez en tierra, Merino, Fuentes y sus compañeros, caminaron hasta la Gobernación en medio de los hurras y vítores que les gritaba la multitud. Rápida y espontáneamente la comunidad organizó una comida de bienvenida en los salones del Hotel Ultima Esperanza terminando los festejos con un chocolate en la tradicional Pastelería Central.

Siendo las 9 de la mañana del día siguiente y luego de haber efectuado algunas reparaciones menores en la hélice del motor derecho, los avezados aviadores despegaron hacia Punta Arenas, cuya población enterada del vuelo, los esperaba ansiosa colmando los muelles, explanadas y alrededores del puerto. A las 10:30 de ese lunes 27 de enero de 1930, el Junkers J-6 se posó con toda maestría en las aguas de Magallanes, a un centenar de metros del muelle fiscal.

Fotografía del Teniente 1° Alfredo Fuentes Martínez[1] (1923)

El gobernador marítimo, capitán Miguel Elizalde, les dio la bienvenida a bordo del remolcador de la Gobernación, en el que acudió hasta el avión, mientras que en el muelle quedaba el resto de las autoridades y los escampavías de la Armada y demás embarcaciones surtas en el puerto, saludaban con sus sirenas.

Cerca de las 11 horas, los viajeros llegaron al muelle fiscal donde fueron saludados por el intendente Manuel Chaparro, el comandante en jefe del Apostadero Naval, capitán de navío José Herrera, el comandante del Destacamento Magallanes Juan Merino Saavedra y otros jefes y oficiales militares.

A los acordes del Himno Nacional interpretado por la banda del Destacamento, se dirigieron a la Intendencia encabezando una impresionante columna organizada espontáneamente por el público asistente. Pocas veces la ciudad presenció una manifestación más grandiosa y entusiasta que aquella que avanzaba por las calles O'Higgins, Roca y Plaza.

---

[1] Nació el 20 de agosto de 1895, y era hijo del que fuera gobernador de Magallanes entre los años 1904 y 1907, don Alberto Fuentes Manterola y doña Elena Martínez. Ingresó a la Escuela Militar en 1911 y después de servir en diferentes unidades del Ejército, ingresó a la Escuela de Aviación en 1921. Nombrado jefe de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente a mediados de 1929, por el teniente coronel Arturo Merino Benítez, le correspondió organizar la "Línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt", inaugurada en enero de 1930.

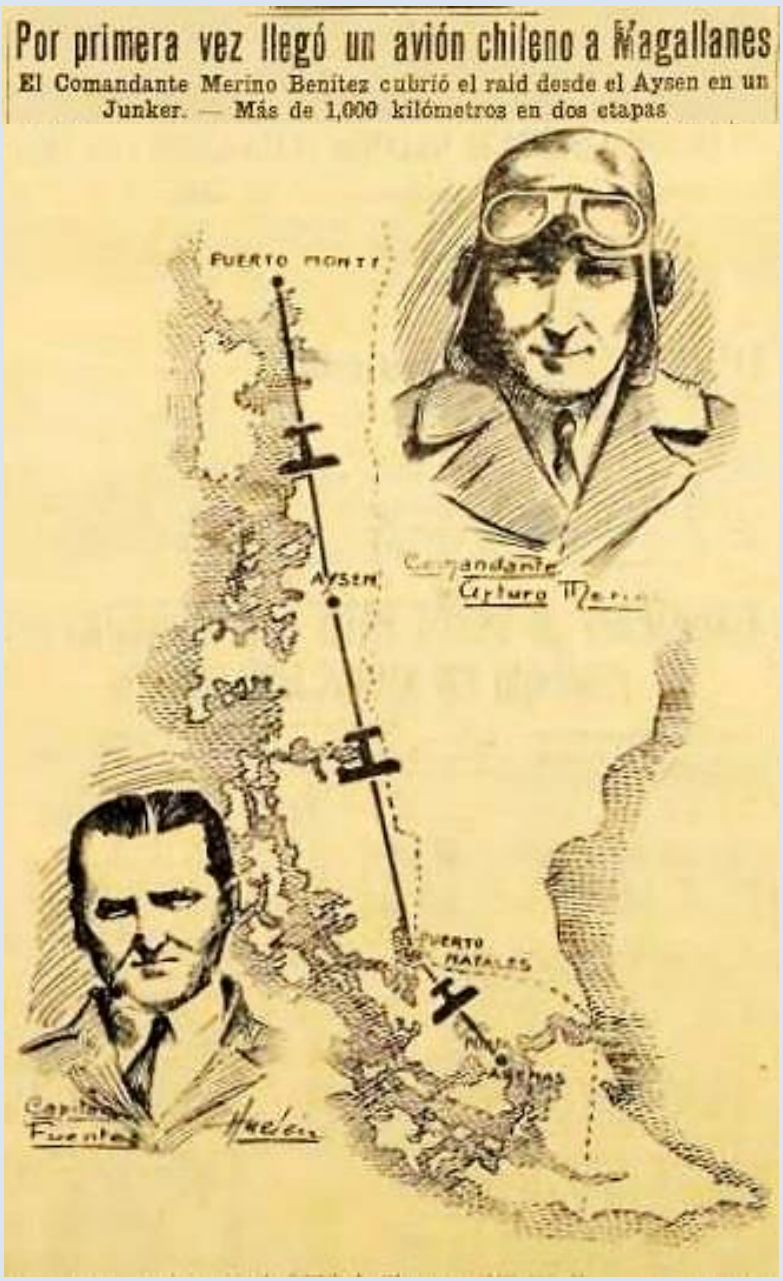


Ilustración de la ruta del J-6 por Juan Francisco González Ramírez, que firmaba como "Huelén", para diferenciarse de su famoso padre.

Llegando a la sede del Gobierno Provincial, el abogado Guillermo Nieto improvisó un vibrante discurso en honor a Arturo Merino y su tripulación, expresando sentidas palabras en recuerdo del teniente Vidal. El director general de aviación, visiblemente emocionado respondió a nombre suyo y de sus compañeros, señalando en una parte de su intervención: *"y cuando la visibilidad se hacía imposible, sobre el ala de nuestro avión veíamos la mano extendida de nuestro querido compañero, que nos indicaba la ruta que debíamos seguir..."* De entre la salva de aplausos que siguió a las palabras de Merino, surgió la voz de Esteban Scarpa solicitando un minuto de silencio por los caídos en Aysén, asociándose con este gesto, toda la población, al duelo que afectaba a la aviación militar en ese momento de triunfo.

Los actos de homenaje continuaron con un gran almuerzo en el casino de oficiales del Destacamento Magallanes, y por la noche con una comida en la "Villa Graziela", residencia de Julio Menéndez contándose con la presencia de los aviadores, las altas autoridades del territorio y algunos familiares de los anfitriones.

Temprano en la mañana siguiente, la Honorable Junta de Alcaldes se reunió con representantes de 32 organizaciones deportivas, sociales, mutualistas, obreras, bomberiles y de la Cruz Roja, con el fin de organizar un desfile popular en honor de los aviadores, acordándose además hacerles entrega de una medalla de oro en dicho acto.

Para invitar a la población a participar en este grandioso homenaje, se distribuyó la siguiente proclama:

"AL PUEBLO DE MAGALLANES"

"El domingo a las 21 horas en Puerto Natales y el lunes a las 10 horas en esta ciudad, un potente avión del Instituto Militar de Aviación de nuestra Patria, hendía los aires del territorio, conducido por el distinguido jefe del Ejército, comandante don Arturo Merino Benítez y el capitán don Alfredo Fuentes Martínez a quienes acompañaba el siguiente personal: ingeniero don Fritz Reiche, sargento 1º don Luis Soto, sargento 2º don Alfredo Moreno, cabo 1º don Alarico Espinoza. Acaba de cubrirse por primera vez en una gloriosa jornada la enorme distancia que separa a Puerto Montt de Magallanes.

Todos los habitantes, sin distinción alguna han sentido el enorme regocijo de verse unidos al centro del país por un medio rápido de locomoción que significa una promesa efectiva de la próxima instalación de un servicio permanente. Y llenos de patriotismo y de admiración hacia los héroes vencedores de las cumbres y montañas inexploradas, desean presentar a los distinguidos aviadores de nuestro Ejército, el homenaje cariñoso que esta ciudad ha sabido prodigar siempre a los hijos distinguidos de la Patria.

Es por eso que el comité organizado espontáneamente para rendir este homenaje, invita a Ud. a concurrir al grandioso desfile que se llevará a cabo el sábado 1ro. de febrero a las 17:30 horas, partiendo desde la calle Bories esquina de Valdivia.

El comité ha querido que este homenaje tan merecido que se rinden a las virtudes ciudadanas, y en este caso especial a los que sacrifican sus vidas para agregar nuevas conquistas en favor del progreso nacional, cumpliendo un compromiso de honor por el engrandecimiento de la Patria, tenga un origen esencialmente popular y por tal concepto invita al pueblo de Magallanes a concurrir a su organización en la calle Bories, entre Valdivia y Colón, el sábado a las 17:30 horas para de ahí seguir por frente a la Intendencia.

La Comisión Organizadora"

Durante la semana, mientras se realizaban los preparativos para el homenaje popular, el comandante Merino y el capitán Fuentes visitaron las estancias cercanas de Pecket y San Gregorio, ocasión que aprovechó Merino para contactarse con los representantes de las firmas ganaderas de la región a quienes les explicó la forma en que podrían ayudar al Gobierno a instalar una línea aérea en Magallanes.

Por su parte el ingeniero Reiche se dedicó a efectuar una completa revisión del Junkers y a reforzar los flotadores del mismo en el muelle fiscal, lo que concitó el interés de numerosos curiosos, debiendo la autoridad portuaria arbitrar ciertas medidas para impedir que las faenas de carga y descarga de los vapores se vieran interrumpidas.

El viernes 31, después de un almuerzo ofrecido por Francisco Campos Torreblanca, Merino y Fuentes fueron invitados a una manifestación en los salones del Club Magallanes donde el jefe de la aviación militar resumió lo que había sido su gestión hasta ese momento diciendo: *"Hemos rechazado los viajes internacionales y grandes raids, para servir al país anónimamente. Nuestros jóvenes ya no caen sólo en "El Bosque" sino en las ardientes arenas del desierto y las profundidades de los tormentosos mares del Sur. Antes de un año la línea aérea será una realidad. ¡por los compañeros que quedaron, salud!"*

Al día siguiente sábado 1° de febrero, se efectuó el gran desfile cívico con la participación de todas las organizaciones sociales, juveniles, deportivas, femeninas y sindicales de la ciudad quienes, a los compases de la banda del Destacamento Magallanes, desfilaron ante el estrado ubicado frente a la Intendencia, donde se encontraban los tripulantes del Junkers, el intendente y otras altas autoridades civiles y militares.

Una vez que hubo terminado el desfile, sus participantes se dispusieron a escuchar los discursos, llenado la plaza Muñoz Gamero. En primer lugar, habló el gobernador marítimo Miguel Elizalde a nombre de la Armada, a continuación, lo hizo María Amarantes por los niños magallánicos, la señora Rosa de Serantes por las mujeres, el obrero Ramón Cifuentes y finalmente, el notario José Gallardo Nieto quien expresó *"Esta gran asamblea cívica, como todo lo humano dentro de poco tendrá que disolverse, pero debemos recordarla entre los episodios más notables de la historia de este territorio".*

El homenaje finalizó con las palabras de Arturo Merino Benítez *"¿Será posible ante los huracanes que volcaron el avión de Vidal como débil pluma y que lo sepultaron en las aguas seguir, mantener la línea aérea hacia Aysén y pensar todavía en llegar a Magallanes? Y a descifrar esa incógnita, a borrar esa duda, vinimos acá..."*

La incógnita parecía estar descifrada. El optimismo del comandante Merino y del capitán Fuentes era contagioso y la población esperaba la pronta cristalización del viejo anhelo de conectarse por la vía aérea con el centro del país.

Para llevar a feliz término su idea, Merino solicitó la ayuda de las sociedades ganaderas y comerciales de la región en una reunión que se efectuó el 5 de febrero en los salones de la alcaldía. En ella el jefe de la aviación señaló que, aunque la ruta era difícil, era perfectamente realizable al contarse con cientos de caletas abrigadas a lo largo de ella y al existir en el país los aviones adecuados para volarla.

Más adelante puntualizó que las entradas serían suficientes sólo con aquellas que generara la correspondencia, ya que se aprovecharía de combinar en Santiago con las líneas aéreas que volaban a Estados Unidos, Europa y Norte de Chile. Este proyecto, que era particularmente importante para el Gobierno del Presidente Ibáñez, necesitaba de un capital inicial del orden de los $ 6.000.000 siendo éste el problema mayor para llevarlo a la práctica y donde se esperaba una positiva respuesta de los magallánicos, principales beneficiarios de la idea.

Terminada la exposición del ilustre aviador, los empresarios allí presentes decidieron formar una comisión integrada por Juan Bautista Contardi, Francisco Campos Torreblanca, presidente de la Sociedad Rural; Hernán Koch, presidente de la Cámara de Comercio, y los representantes de la firma "Menéndez Behety", Julio Menéndez Behety y Roberto Ewing quienes continuaron reunidos estudiando la forma más adecuada de cooperar con esta importante iniciativa.

Al día siguiente en la mañana, la comisión entregó los resultados de sus estudios al intendente Chaparro y al comandante Merino, señalando que la situación crítica que afectaba a la industria lanera de Punta Arenas, impedía financiar una línea aérea a Magallanes, pero si se podía hacer un empréstito al Gobierno por $ 3.000.000 en las mismas condiciones que el que se le hizo para la pavimentación de la ciudad. La propuesta empresarial fue aceptada por Merino que prometió hacerla llegar al Presidente Ibáñez tan pronto ésta quedara formalizada por escrito, con lo que se dieron por terminadas las gestiones, no quedando más que esperar la respuesta que daría el Gobierno.

Mientras tanto, la revisión del Junkers Nº 6 efectuada por Reiche había concluido. El avión lucía una pintura nueva y sus estanques estaban llenos con la gasolina que había traído el vapor "*Araucano*", restando sólo cambiar las hélices por las metálicas que habían sido pedidas a Puerto Montt para emprender el regreso a la capital. Sin embargo, antes de hacer esto último, Merino quiso efectuar un vuelo de reconocimiento de la región aprovechando de llevar al intendente Manuel Chaparro quien deseaba ver unos terrenos fiscales de la isla de Tierra del Fuego pedidos en concesión al Gobierno.

Una de las últimas fotografías que se conoce del Capitán Alfredo Fuentes M. abordando el Junkers que piloteó a Puerto Montt

De esta manera el 7 de febrero a las 16 horas el trimotor se elevó bajo unos cielos amenazantes, y poniendo proa al Sur, se alejó en lo que iba a ser su último vuelo.

Minutos más tarde sobrevolaron San Juan, donde iniciaron la travesía del estrecho, hacia la isla Dawson y cuando se encontraban próximos a ella el motor central comenzó a vibrar deteniéndose completamente con una sorda explosión. Evaluada la situación a bordo, el capitán Fuentes y el mecánico Reiche se inclinaron por regresar a la costa continental lo que fue aceptado por el comandante Merino, quien prefería amarar en las playas de la isla.

El avión, con su pesada carga de combustible a lo que se sumaba la resistencia que ofrecían sus enormes flotadores, comenzó a perder altura lentamente a pesar de mantener a su máxima potencia los dos motores laterales, hasta que a una milla de Punta Carrera acuatizó en un mar agitado por el vendaval que a esa hora afectaba a la región.

El brusco contacto con el agua arrancó los montantes que sujetaban los flotadores, cayendo el pesado trimotor sobre ellos y aprisionándolos con su peso. Pasada la confusión de los primeros momentos y comprobado que ninguno de los tripulantes había sufrido daño, el comandante Merino ordenó al radio operador Soto armar la radio y lanzar el S.O.S., en tanto que el resto inflaba el bote salvavidas y aseguraba los flotadores con las sogas del ancla.

Aproximadamente a las 18 horas se supo la noticia en Punta Arenas, provocando la natural angustia de la población. De inmediato el gobernador marítimo solicitó el apoyo de la Naviera Braun Blanchard, la que puso a su disposición los remolcadores "*Tamar*" y "*Antonio Díaz*", embarcándose el propio Elizalde en el primero de los nombrados. La improvisada flotilla de rescate zarpó del puerto al máximo andar que le podían imprimir sus viejas y gastadas calderas. Sin contar con generadores eléctricos, ambos remolcadores carecían de equipos de comunicaciones y de sistemas de iluminación para una búsqueda nocturna, por lo que no tenían otra posibilidad que intentar avistarlos en las agitadas aguas del estrecho antes que cayera la noche.

Cerca de las 8 de la tarde el "*Tamar*" se acercó a las playas de Agua Fresca, enviando un bote a tierra para requerir noticias. En ese lugar se había congregado un numeroso grupo de magallánicos preocupados por la suerte de los náufragos, destacando entre ellos los hermanos Guillermo y Waldemar Bitsch Saunders, cuñados del intendente Chaparro, los que habían sido informados por un lugareño de apellido Coliboro, que había visto caer el hidroavión como a dos kilómetros de la costa entre Agua Fresca y Punta Vaquería y que éste había sido arrastrado hacia el centro del estrecho por el fuerte viento reinante, hasta perderlo de vista.

Con tales antecedentes los hermanos Bitsch se embarcaron en la chalupa de regreso al *"Tamar",* donde se reunieron con Elizalde.

Por su parte el "*Antonio Díaz*" había continuado hasta Punta Carrera y realizado la misma operación, enterándose que se había visto ronzar el avión en dirección a Punta San Valentín en la isla Dawson.

Ambos remolcadores se encontraron en medio del estrecho, decidiendo continuar la búsqueda en dirección a la isla señalada, hasta las últimas luces del crepúsculo, momento en el cual la tripulación del "Tamar" divisó unas luces que parpadeaban en el horizonte.

El capitán Elizalde, desmoralizado por los infructuosos resultados de la rebusca, pensó que esas señales provenían de otro barco en el área y era partidario de suspender la misión de rescate hasta el día siguiente, lo que no fue aceptado por los cuñados del intendente, provocándose una fuerte discusión que sólo vino a terminar cuando los hermanos Bitsch se cambiaron al "*Antonio Díaz*", el que hábilmente gobernado por su capitán Pedro Mansilla se alejó en demanda de las señales luminosas. La caldera de la noble embarcación parecía que iba a estallar al ser exigida al máximo por el maquinista Castreje, en tanto que el fogonero Teófilo Vargas y los marineros Eulogio Cárdenas y José del Carmen Oyarzún se encargaban de mantener vivo el fuego y con él, la esperanza de llegar a tiempo.

Aproximadamente a las 23:30 horas los ansiosos tripulantes del vapor tuvieron la certeza de que las luces correspondían a los aviadores siniestrados, al distinguir entre las sombras de la noche la silueta del Junkers hundiéndose de proa en las gélidas aguas magallánicas. Después de luchar casi 6 horas contra el vendaval, los aviadores se aferraban a la vida, equilibrándose como podían sobre una de las alas del aparato.

Hacía rato que habían tenido que abandonar el fuselaje al ser inundado por las aguas, perdiéndose el pequeño transmisor y con él toda posibilidad de contacto con el mundo. El radio operador Soto, que había estado hasta el último minuto enviando el dramático S.O.S. ahora continuaba su tarea con una pequeña linterna apuntándola hacia el barco que veía venir a no más de 100 mts. de distancia.

Telegrafista Luis Alfredo Soto Vásquez

En esos precisos instantes una ola de grandes proporciones los arrastró al mar y el Junkers, clavando su proa en el agua, desapareció para siempre en las profundidades del estrecho.

Con mucha fortuna el comandante Merino, el intendente Chaparro y el cabo Espinoza, lograron asirse a unos de los flotadores que afloró, pudiendo con alguna ayuda instalar sobre él, al intendente, quien a su vez sujetó a Merino por el brazo y a Espinoza del pelo, permaneciendo en esas condiciones por unos 15 minutos, al término de los cuales la roda del "*Antonio Díaz*" dio con el flotador por el costado en que se encontraba Merino.

A los gritos de socorro, los tripulantes del remolcador les lanzaron un salvavidas para subirlos a bordo, comenzando por Espinoza, luego Chaparro y finalmente el comandante Merino. Los tres, visiblemente agotados, fueron examinados por el doctor Lagos Rivera, hallándolos en buen estado físico, salvo Merino quien presentaba algunas erosiones en la cara producto del choque con el remolcador.

Minutos más tarde subían el mecánico Reiche, quien montado sobre el otro flotador no se había mojado más que las piernas.

Vapor Antonio Díaz

Cerca de la medianoche los náufragos fueron transportados al vapor "*Austral*", que puesto a disposición de la Gobernación Marítima por la empresa Menéndez Behety, se había sumado a la tarea de rescate. Este barco equipado con potentes focos eléctricos y con un equipo de radio, había zarpado de Punta Arenas a las 21 horas, alcanzado a comunicar su salida a los accidentados antes que éstos perdieran su aparato de comunicaciones.

Aunque no fue posible determinar con exactitud las causas que motivaron la caída del J-6, hay una serie de antecedentes que han permitido elaborar una hipótesis probable.

La noche del 19 de enero, el trimotor quedó anclado frente a la playa de Pelluco, en Puerto Montt. Por ser ésta una bahía muy abierta se decidió cambiar el fondeadero al canal de Tenglo al día siguiente. Durante la maniobra de traslado, las hélices bipalas de madera, de los motores laterales, recibieron sucesivos golpes de mar a causa del oleaje existente, ocasionándole serios daños.

No obstante, los días 20, 21 y 22 de enero se hicieron vuelos a Valdivia, lago Yelcho y Aysén respectivamente, mientras se esperaba la llegada de un juego de hélices metálicas solicitadas a Santiago con toda urgencia. Estas llegaron a Puerto Montt el día 25, en el tren de las 19 horas, cuando el avión se encontraba en el lugar del accidente del teniente Vidal.

El 26 de enero el trimotor continuó viaje a Puerto Natales debiendo hacer un amaraje intermedio en Ancón sin Salida. Al despegar de allí con mar muy áspera, la hélice del motor derecho golpeó contra una ola perdiendo, aproximadamente 10 cms. de pala. Las reparaciones hechas en Puerto Natales consistieron solamente en recortar la otra pala para así evitar las vibraciones de una hélice asimétrica.

En Punta Arenas, Reiche revisó prolijamente los motores, cambió el magneto 1 del motor izquierdo, reparó y pintó los flotadores y reforzó la estructura del tren de aterrizaje izquierdo, con una tubería de acero sacada del stock de repuestos del Heinkel de Günther Plüschow.

El día 7 de febrero, el trimotor fue preparado para efectuar un vuelo de reconocimiento al río Baker, el que no se pudo hacer por las condiciones meteorológicas reinantes esa mañana. Por esa razón, al despegar aquella tarde, el avión estaba cargado con el peso máximo.

De acuerdo a las especificaciones técnicas, el R-42 estaba certificado para un "peso máximo de vuelo" de 6.000 kgs. Posteriormente, una orden técnica autorizó un peso de 6.250 kgs. para operaciones ocasionales como hidroavión.

Una hora y media más tarde, al amarar de emergencia en las cercanías de Punta Carrera, había Mar 7 a 8, exigiendo que los flotadores y su estructura absorbieran un amaraje extremadamente crítico pues había sido diseñado para resistir una Mar 4.

Esta situación hizo que los tirantes y estructuras que sujetaban a los flotadores en sus puntos más débiles, expresamente calculados para tal efecto, permitiera que las alas del trimotor cediesen directamente sobre ellos, y permaneciera a flote.

Conjeturas posteriores indican que es probable, que la hélice de madera del motor central se haya deformado y sufrido rajaduras por la humedad a la que estuvieron sometidas creando una peligrosa asimetría, que pudo haber causado la vibración del motor afectado

Como quiera que haya sido, al momento de detenerse el motor central, el trimotor volaba a 1.200 mts. de altura, con casi su peso máximo causándole una merma de su capacidad estimada en un 30 por ciento. Por si esto fuera poco, el amaraje se hizo en medio de un oleaje muy superior al considerado por el fabricante.

De esta forma, como todos los desastres aéreos, éste fue el resultado de una suma de factores diferentes y el afortunado salvamento de parte de su tripulación se debió a la sólida construcción del trimotor, a la extraordinaria pericia de su piloto para amarar en tan críticas circunstancias y, en general, al comportamiento disciplinado y resuelto de todos.

El 10 de febrero a medio día, una comitiva encabezada por el intendente Manuel Chaparro abordó el vapor *"Alejandro"* para despedir al comandante Merino, quien junto al ingeniero Fritz Reiche y al cabo Uldaricio Espinoza, regresaba al Norte por la vía marítima: previamente, en el muelle fiscal una silenciosa multitud les había expresado sus condolencias y solidaridad.

Fotografía tomada en una Estancia vecina a Punta Arenas, el día anterior al accidente del Junkers. De pie al centro: Alfredo Fuentes Martínez; Arturo Merino Benítez y Manuel Chaparro Ruminot, Intendente de Magallanes.

Al pasar por el lugar del accidente, el capitán Hitpass detuvo el barco y reunió en la cubierta a la tripulación y pasajeros para rendir un homenaje a los aviadores caídos. En medio de esta sencilla pero imponente ceremonia, Arturo Merino Benítez arrojó por la borda una corona de flores donada para tal efecto por las señoritas Lobos y Franklin en representación de la comunidad magallánica, culminando el acto con un sentido discurso pronunciado por Esteban Escarpa.

En esa misma tarde, el vapor "Silvia" surcaba el Estrecho de Magallanes en dirección a Punta Arenas, trayendo desde la isla Dawson los restos del malogrado capitán Alfredo Fuentes Martínez, los que habían sido encontrados por el capataz de la estancia San Valentín la noche anterior. Al llegar a la ciudad, el cuerpo del abnegado aviador, fue trasladado al cuartel de la 6ª Compañía de Bomberos[2] donde se instaló una capilla ardiente, cubriendo la urna con una bandera chilena. En la madrugada del día siguiente se procedió a embalsamarlo en la morgue local, para ser finalmente llevado a la catedral donde se dispuso de una guardia de honor del Destacamento Magallanes.

El día 12 de febrero a las 11 de la mañana, el Vicario Apostólico Monseñor Arturo Jara, ofició un responso solemne ante las altas autoridades de la provincia y fieles que colmaban el recinto religioso.

---

[2] La 6ª Compañía de Bomberos fue fundada el 1 de septiembre de 1925, siendo su misión, de acuerdo a sus estatutos originales, "el salvamento de vidas en los naufragios o cualquier otro accidente que ocurra en la bahía y secundariamente, prestará servicios en los incendios y demás llamadas que son obligatorias para todos los voluntarios del cuerpo". Debido a esta característica su director era el gobernador marítimo, correspondiéndole el puesto en la fecha del accidente en Agua Fresca al capitán Miguel Elizalde. El 6 de noviembre de 1931, le correspondió a esta compañía rescatar a los tripulantes del remolcador "Antonio Díaz", al hundirse éste en la bahía local, víctima de un fuerte temporal.

Al término de la ceremonia se organizó un cortejo fúnebre hasta el puerto, donde la urna fue depositada en el vapor *"Chiloé"* para ser llevada a la capital. Durante el trayecto las prolongas del carro mortuorio fueron tomadas por oficiales del Destacamento, en tanto que una compañía de fusileros le rendía los honores de rigor. En el muelle fiscal el intendente Chaparro hizo uso de la palabra ante una nutrida y silente multitud congregada para despedir al nuevo mártir de la ruta austral.

Al cabo de un par de días, noticias provenientes de Puerto Natales daban cuenta del homenaje que la población de Ultima Esperanza le había tributado durante la recalada del "*Chiloé*" en esa ciudad, con un desfile jamás visto hasta entonces en la historia del pueblo, mientras en Punta Arenas se daba comienzo a una colecta pública en favor de las familias de los sargentos Soto y Moreno.

El 28 de febrero de 1930, bajo el cálido sol santiaguino, fueron sepultados los restos del infortunado capitán, ante la presencia del Ministro de Defensa, Bartolomé Blanche; el subsecretario de aviación, teniente coronel Arturo Merino; el director del Centro Magallanes, Dante Lépori y delegaciones del Ejército, la Aviación y del Aeroclub capitalino, sellando con este acto el período precursor de la aviación en Magallanes.

El capitán Alfredo Fuentes Martínez fue sepultado en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea en el Cementerio General de Santiago el 28 de febrero de 1930, ante la presencia del ministro de Defensa, Bartolomé Blanche; el subsecretario de aviación, teniente coronel Arturo Merino; el director del Centro Magallanes, Dante Lépori y delegaciones del Ejército, la Aviación y del Aeroclub de Chile.

Antes de partir de Magallanes, Merino había recibido un telegrama del presidente Carlos Ibáñez:

"Chillán 08 de febrero de 1930 - 14:15 horas"

Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y al felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte al espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago PUNTO.

Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en esa, proyecto que deseo traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuando antes PUNTO.

Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos.

C. Ibáñez C."

El telegrama en cuestión, no contenía solamente palabras de consuelo y ánimo dirigidas a un hombre dolido por las lamentables circunstancias que le había tocado vivir. Por el contrario, denotaba la firme intención del Gobierno para llevar hasta Magallanes los beneficios de la aviación.

Pese a ello, el comandante Merino regresaba a Santiago con la sola idea de presentar su renuncia a la jefatura de la aviación militar. Los accidentes de Aysén y Agua Fresca pesaban sobre su conciencia y se sentía responsable de las valiosas vidas con las que se había pagado el privilegio de alcanzar hasta el confín de la República por la vía aérea.

El Presidente Ibáñez, que sentía un real aprecio por su leal colaborador, no sólo rechazó con energía esta idea del comodoro, sino que en un gesto de reconocimiento a todo el enorme trabajo realizado desde que llegara a la comandancia de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1926, firmó, el 21 de marzo de 1930, el Decreto Supremo Nº 1.1678 que unificó los servicios aéreos del Ejército y la Marina bajo la dirección de la Subsecretaría de Aviación, independiente de las otras ramas de las Fuerzas Armadas.

Nacía de este modo la Fuerza Aérea Nacional, y el Presidente renovando su plena confianza en el comandante Merino, le entregó a éste su dirección.

Años después, en conmemoración de 23° aniversario del vuelo, el fundador y ahora vicepresidente de LAN, Arturo Merino Benítez, visitó Magallanes y solicitó se le pusiera *"Capitán Alfredo Fuentes Martínez"* al renovado aeródromo de Porvenir.

Asimismo, la comunidad porvenireña, le otorgó el nombre del Comodoro a la plaza de armas de la ciudad en agosto de 1973, en tanto que el presidente Salvador Allende, hacía lo propio ante el Congreso

Nacional para bautizar con el nombre “Arturo Merino Benítez” al aeropuerto de Santiago, iniciativa que habría de concretarse oficialmente el 21 de marzo de 1980.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Cuadrado Merino, Alfonso. “***El Comodoro Arturo Merino Benítez***”. Editorial FACH, Santiago, 1983
Fernández Donoso, Alberto. ***“La Aviación en Magallanes”***. MNAE, Santiago 1994
Fernández Donoso, Alberto. ***“El vuelo del Comodoro”***. Revista Aerohistoria N°11, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago. 2018
Flores Álvarez, Enrique. ***“Historia Aeronáutica de Chile”.*** Revista Fuerza Aérea N°s 156, 157 y 158
Mellado Yáñez, Alfredo. “Historia de la Fuerza Aérea de Chile en Magallanes”. Monografía inédita
Reiche, Fritz. ***“Bericht über unfall Junkers R 42/J6”***. Santiago, febrero de 1930.
Traub Gainsborg, Norberto. ***“Sargento 1°del Ejército de Chile Luis Alfredo Soto Vásquez”.*** Boletín N°2/2014 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago. 2014

Diarios
El Magallanes, Punta Arenas enero/febrero de 1930
El Mercurio de Santiago, enero/febrero de 1930
La Nación de Santiago, enero/febrero de 1930

PLÜSCHOW Y DREBLOW, SOBRE LA TIERRA DEL FUEGO

La aventura patagónica del aviador alemán Günther Plüschow, y de su amigo, ingeniero y copiloto Ernst Dreblow, finalizó el 28 de enero de 1931, a eso de las 14 horas, cuando su aeroplano 'Cóndor de Plata' se precipitó al agua de la ensenada Rico, brazo sur del Lago Argentino, provincia de Santa Cruz.

Fotografía del biplano Heinkel He 24 W "Cóndor de Plata" TSINGTAU D-1313 (Enero de 1931)

Horas antes (10 AM), Plüschow había hecho la última anotación en su bitácora de vuelo: *"hace pocas horas una furiosa corriente de aire nos ha obligado a descender en un lago de 300 m de ancho y paredes de piedra de 800 m de altura, debemos salir de este encierro ¡".*

El escape de esta trampa que le había tendido la naturaleza fue la culminación trágica de la postrera aventura que ambos habían iniciado en Alemania, en 1927, al adquirir Plüschow una goleta pesquera y un hidroavión con los cuales intentaría el cumplimiento de uno de sus sueños más caros: conocer en su máxima expresión la Tierra del Fuego, que luego derivó en una obsesión por implementar en ella un servicio de aviación comercial.

Plüschow, quien se había formado militarmente en la Escuela de la Marina Imperial era, para entonces, muy conocido por sus hazañas aeronáuticas, realizadas a partir de su capacitación como piloto de avión y mecánico de motores de aviones en la Escuela y Talleres Rumpler de Johanisthal, Berlín, designándosele, en 1913, como aviador militar y observador aéreo de Tsingtao, colonia alemana de Kiautschou, en China, junto al Mar Amarillo, a donde se le había enviado con una aeronave Taube, muy primitiva y frágil, debiendo incluso armar él mismo el avión y acondicionar la pista de aterrizaje y un hangar con la ayuda de los habitantes de las cercanías; procedimientos que para los pilotos eran habituales en esos primeros años de la aviación.

Pero en 1914, cuando se declara la guerra mundial, los japoneses toman Tsingtao, y Plüschow debe huir en su avión portando documentos secretos que pretende hacer llegar a Alemania. Minutos después del despegue, aterriza su avión, lo quema para que no lo tome el enemigo, y comienza un peligroso e increíble raid que dura un año, llevándole desde Shanghai a Beijing, a San Francisco, a Los Ángeles, a Nueva York y de ahí, en un desesperado intento por llegar a su patria, se embarca con documentos falsos en un buque, en el que es descubierto en Gilbraltar por los británicos, quienes le envían a la prisión militar de Donnington Hill en Irlanda; escapa de su encierro y embarca como polizón en una nave que le lleva a Holanda. De ahí retorna a Alemania, cumpliendo al fin con su cometido.

Sus experiencias las narra en el libro '**El aviador de Tsintao. Mi guerra en China y escape del campo británico de prisioneros de Guerra'**, que tiene un notable éxito en toda Europa. Respaldándose en su prestigio, popularidad y en la experiencia adquirida en materia aeronáutica, forma la compañía aeropostal AeroLloyd, que luego sería Lufthansa, y realiza el primer vuelo aeropostal entre Berlín y Weimar. Después oficia en diversas actividades, hasta que en 1926 tiene la oportunidad de llegar, a bordo del *'Parma'*, un velero de cuatro mástiles, hasta las islas Malvinas, Tierra del Fuego y Valdivia, itinerario que da origen a su segundo libro '**Viaje a vela por un país maravilloso'** y, lo más importante, hace vibrar en él un inconmensurable cariño por las tierras meridionales, que le lleva a intentar su conocimiento por aire, mar y tierra y su ansiedad por encontrar allí el lugar apropiado para la instalación de una base aeronaval, que sirviese de centro neurálgico para su proyecto de empresa comercial aérea.

El Teniente Capitán Günther Plüschow *(1920)*

En noviembre de 1927, una vez construida la goleta *'Feuerland'* en los astilleros Kramer, Vogt & Beckmann de Hamburgo y adquirido, con la ayuda de sus protectores, un hidroavión Heinkel He 24 W, emprende la travesía del Atlántico a bordo de la primera, y luego de recorrer las costas de Brasil, Uruguay y Argentina, arriba a Punta Arenas el 23 de octubre de 1928, después de once meses de navegación desde el puerto de Büsum al norte de Alemania.

Las singladuras que realiza entonces a bordo de la *'Feuerland'*, por los canales fueguinos, tienen, entre otros propósitos buscar, en la Tierra del Fuego, el lugar más apropiado para instalar una base de hidroaviones destinada a implementar un servicio de comunicaciones aéreas: "*nos contentamos, sin aspirar a más, con ser los precursores que ponen "la primera piedra" para el ulterior servicio de comunicaciones aéreas*"; servicio que Plüschow avizora reservado para "*otros, más jóvenes, más vigorosos tal vez, hijos, sin duda, de las dos grandes naciones: Chile y Argentina*".

Base aeronaval que, sin duda, elige en esta exploración marítima: "*Un poco antes de la embocadura del fiord Agostini, en el lado norte esta vez, se abre en semicírculo una gigantesca ensenada. Su aspecto es el de un anfiteatro circundado de magníficas montañas, en cuyo fondo se descubre, surgiendo en parte a través de las nubes, el gigantesco macizo de Buckland; inmediatamente a derecho se encuentra otra ensenada en miniatura, formada por dos lenguas de tierra. Agostini bautizó este rincón con el nombre poético de 'Bahía del Encanto'. – ¡Qué me dice usted Dreblow? ¿No parece este lugar como creado exprofeso para nuestro campo aéreo y para los trabajos y vuelos en los alrededores?... -Sí, sí, Dreblow; esta pequeña ensenada es como un puerto de ensueño. Y yo propongo que la bauticemos con el nombre de 'Puerto de los Sueños'. ¡Esto será nuestro primer puerto aéreo de base para nuestros vuelos en la Tierra del Fuego!*"

De izquierda a derecha: El ingeniero Ernst Dreblow; Günther Pluschow (piloto) y el ayudante Joseph Schmidt.

Plüschow y el ingeniero Ernst Dreblow (de los establecimientos Askania-Werke, de Berlín) se afanan luego en el montaje del hidroavión Heinkel, que ha sido traído, por el propio Dreblow, desarmado y embalado, desde Alemania, a bordo del vapor *'Planet'* -al mando del capitán Töpper.

En noviembre de 1928, el 'Cóndor de Plata' ya ha sido montado en un terreno del astillero Braun y Blanchard: "*Con una paciencia indescriptible conseguimos poner en pie un potente mástil para elevar la*

parte central del hidroavión y poder colocar debajo los flotadores y colgar la pieza del centro, colocar el motor, enganchar las alas y colocar luego el aparato, dejándolo descender lentamente, sobre la vagoneta de los flotadores…", comenta Plüschow en su otro libro, '**Sobre la Tierra del Fuego'**, edición en español, editado en Berlín, en 1930. Continuando su relato dice: "*A la primera vuelta de manivela echa a andar el motor; lentamente se desliza el aparato hasta el agua, sumérgense los flotadores, empiezo a darle gas prudentemente, y el hidroavión comienza a correr sobre el mar, contento de verse en su elemento de reposo, que no volverá a abandonar hasta muchos meses después, hasta que nuestras expediciones aéreas hayan terminado*". Y refiriéndose al primer vuelo 'de prueba' sobre el Estrecho de Magallanes, hasta la altura de Puerto Porvenir en la Tierra del Fuego (24 de noviembre) que tiene por finalidad homenajear a los habitantes de Punta Arenas, que le han acogido con singular solidaridad dice: "*El motor murmura con voz potente y firme; a unos quinientos metros de altura vuelo ahora hacia la ciudad, que queda debajo de nosotros, iluminada por los últimos rayos de sol del atardecer. ¿Creerá ahora ya la gente curiosa que, en efecto, podemos volar en nuestro pájaro de plata*?".

Trataremos de contextualizar esta interrogante de Plüschow, señalando que, para entonces -estamos en 1928-, la aviación nacional ya había hecho acto de presencia en la Patagonia Chilena, en la tarde del 23 de agosto de 1914, con el vuelo sobre la capital magallánicas del monoplano Bathiat-Sánchez 'Punta Arenas', piloteado por Luis Omar Page; aeronave que había sido llevado a bordo del vapor *'Ramses'*, y que había despegado desde una pista improvisada en el Club Hípico de la Sociedad Rural.

Monoplano Bathiat-Sánchez 'Punta Arenas', piloteado por Luis Omar Page.
Óleo de Enrique Flores Álvarez

También David Fuentes Soza (copiloto Carlos Cruz), en el monoplano Blériot, de 80 hp. 'Talcahuano', el 1 de noviembre de 1916, había sobrevolado el Estrecho entre Punta Arenas (pista del Club Hípico) y Puerto Porvenir, aterrizando en Punta Chilota, luego de 23 minutos de vuelo.

Hay que considerar, además, el vuelo de Mario Pozzati (y el mecánico Friedly) realizado en el biplano, biplaza SVA-5, motor de 220 hp. de potencia, vuelo entre Punta Arenas y Río Gallegos, al mediodía del 29 de mayo de 1921, en 1 horas 42 minutos; cuyo regreso a la capital magallánica fue el 4 de junio (copiloto Guillermo Bitsch), trayendo el primer correo aéreo entre ambas ciudades.

Anotaremos, por último, el vuelo del hidroavión Vought UO-1, del crucero ligero estadounidense *'Cincinatti'*, pilotado por Tex Morlay (copiloto Roberto Ewing) que el 11 de mayo de 1924 sobrevoló y realizó algunas acrobacias durante dos horas sobre el Estrecho; pues, tal como lo manifiesta acertadamente Plüschow, era precisamente el hidroavión el tipo de aeronave apropiado para sortear las múltiples dificultades que imponía el clima y la desmembrada topografía de los canales patagónicos. Explica Alberto Fernández Donoso, en su obra 'La aviación en Magallanes'. *"Desde el punto de vista estructural, el Vought UO-1 era un hidroavión monoplano biplano, con una envergadura de 10,3 mts. y 7,4 mts. de largo era un excelente explorador aeromarítimo, montado sobre un flotador central y dos pequeños laterales ubicados en las puntas de las alas para darle estabilidad en el agua. Diseñado en 1923 por la Chance Vought Corporation, el UO-1 biplaza, dotado de un poderoso motor radial Wright de 200 hp. refrigerado por aire. De gran radio de acción, podía volar a 197 km/h. a una altura máxima de 5.500 mts., pesando al despegar, cerca de una tonelada".*

Precisamente, este modo de navegación aeromarítima de la Patagonia sería implantado por la aviación nacional con los llamados 'botes voladores' Dornier Wal, de la Armada (adquiridos en 1916), que explorarían los canales hasta Quellón en enero de 1929, y hasta Puerto Edén en agosto de 1930; también con los Vickers Vedette, que iniciaron el servicio aéreo postal hasta Puerto Aisén en diciembre de 1929; y con la adecuación como hidroavión del Junkers R-42 N°6, que realizó el primer vuelo a Magallanes en enero de 1930.

Describiendo el 'Cóndor de Plata', utilizado por Plüschow y Dreblow, dice Fernández Donoso que se trata de un "biplano Heinkel He 24 W, (matrícula D-1313), dotado con un motor BMW IV, de 230 hp., refrigerado por agua. Diseñado durante 1926 como un biplaza de instrucción, podía ir montado sobre dos flotadores centrales, esquíes, o sobre un robusto tren de aterrizaje terrestre. La estructura consistía en una armazón de tubos de acero forrados con lona de aviación, salvo las alas que iban cubiertas por planchas de madera terciada. El peso máximo de despegue era de 2.150 kgs., de los que 650 Kg. era su capacidad de carga. Montaba a 1.000 metros en 4,5 minutos y alcanzaba una velocidad máxima de 165 km/h en tanto que su velocidad de aterrizaje eran 72 km/h. Sus medidas eran 14,2 m. de envergadura alar, 9,7 mts. de largo y 4,15 mts. de alto".

El "Cóndor de Plata", utilizado por Plüschow y Dreblow. *Óleo de Enrique Flores Álvarez*

El propio Alberto Fernández Donoso, entrega un relato pormenorizado acerca de aquellos primeros vuelos en la provincia meridional de Magallanes, así como de las expediciones marítimas y aéreas de Plüschow y Dreblow en la Patagonia; de manera que ahora dejaremos constancia de algunos testimonios y fotografías del propio Plüschow, que dicen relación con aquellos vuelos, y que el aviador da a conocer en su libro '**El Cóndor de Plata Sobre la Tierra del Fuego'**, ('Silberkondor über Feuerland'), publicado en 1929, cuya versión en español, de Armand Guerra, con el título '**Sobre la Tierra del Fuego'** ('En velero y aeroplano a través del país de mis sueños', "Dedicado a mis valientes compañeros de viaje y colaboradores y a mis numerosos amigos de la hermosa y hospitalaria América del Sur"), es publicado por la Editorial Ullstein A.G., de Berlín, en julio de 1930.

El 3 de diciembre de 1928 emprenden Plüschow y Dreblow el primer vuelo sobre la Tierra del Fuego, que le llevará desde Punta Arenas a Ushuaia: sobrevuelan el Estrecho y Puerto Porvenir; luego con rumbo sureste la Bahía Inútil, teniendo a la vista, hacia el poniente la Isla Dawson, el seno Almirantazgo: "*toda la cordillera de Darwin… con las cadenas de Valdivia y Alvear, brilla fantásticamente bajo los rayos del sol vespertino, ante nosotros, detrás de nosotros*"; hasta divisar la boca occidental del lago Fagnano sobre el cual vuelan; dejando a su izquierda la cadena de Valdivia hasta divisar y luego descender hacia el canal Beagle y la bahía de Ushuaia: "*quito fuerza al motor y me deslizo en vuelo planeado hasta el agua, que refleja en rojo los rayos del sol agonizante, como un espejo mágico; delicadamente pósanse los flotadores sobre el mar, y nos dirigimos hacia la playa*". Han ocupado una hora y 40 minutos en sobrevolar 280 kilómetros de la Tierra del Fuego.

Plüschow, Dreblow y mascota "Schnauf"

Luego de una bienvenida apoteósica, Plüschow da cumplimiento a uno de sus cometidos: transportar el primer correo aéreo despachado por el intendente de Magallanes Javier Palacios al gobernador de Tierra del Fuego Argentina José María Gómez. Dice el piloto: *"¡El primer correo aéreo, el primer paquete postal que desde la tierra firme hasta la punta extrema de la Tierra del Fuego vino por los aires, lo entrego yo mismo en propias manos del gobernador!".*

Los aviadores alemanes emprenden el regreso al día siguiente, martes 4, temprano: "*Doy vuelta a la manivela, y el fiel motor se pone en marcha como una maquinaria de reloj de precisión; el cable chapotea en el agua; lentamente voy dando gas, y la hélice rasga el aire tranquilo de la mañanita con su retumbante ruido, despertando a la población de Ushuaia, que dormía apaciblemente, pues es la primera vez que la paz matutina del lugar se ve turbada de este modo y con semejante rumor*".

Desandando el rumbo de ida, volando a dos mil metros de altura, Plüschow enfila su aeronave hacia el noroeste hacia el lago Fagnano, pero luego de una hora de vuelo, debe remontar hasta los 3.000 metros, para sortear la tempestad desatada que le cierra el paso y zarandea sin tregua al 'Cóndor de Plata' durante una hora y media, hasta que logra enfilar por sobre el Seno Almirantazgo, desde donde inicia un descenso hacia la costa nororiental de la Isla Dawson, en donde, justamente cuando se termina la gasolina en los depósitos, logran amarar en Puerto Valentín. Desde aquí emprende Plüschow una incierta exploración a pie y a caballo hacia el sur en busca de Puerto Harris, en donde logra conseguir 4 latas de gasolina (70 litros) de parte del administrador de la estancia Mr. Morrison, valioso cargamento con que regresa a Puerto Valentín donde le espera Dreblow.

Prosigue el vuelo el miércoles 5: "*Después de múltiples y titánicos esfuerzos, conseguimos poner en marcha el motor, que se había helado totalmente. Extenuados, nos dejamos caer en nuestros asientos del aparato; luego retiramos el áncora del fondo. El motor rezonga con regularidad, el agua escupe con fuerzas en torno nuestro y el soberbio pájaro se eleva en los aires. Al principio empiezas a bambolear sensiblemente: luego nos vuelven a embestir las ráfagas del huracán, maltratándonos con la misma o pero brutalidad que ayer*". Luego de otra hora de vuelo: "*De repente escupe el motor; quito el gas y me dejo caer en vuelo planeado, al lado mismo de mi boya. Dreblow se apodera del cable de sujeción para el amarre. De pronto queda atascado el motor: ¡los dos depósitos de bencina están vacíos*". *Diez minutos después me encuentro -sucio como he salido de mi aparato- delante del intendente de Magallanes, el supremo jefe Sr. Palacios, nuestro protector especial, en cuyas manos entrego el primer correo aéreo de Ushuaia a Magallanes"*.

Pasada la Nochebuena de 1928 y con su avión hasta el límite con "*muchas piezas de recambio, áncoras, cables, provisiones de boca de reserva, hachas y tiendas de campaña*" emprenden el segundo vuelo sobre la Tierra del Fuego, que lo lleva, como el anterior, por sobre Puerto Valentín y Puerto Harris (donde hacen escala) en la Isla Dawson, hasta el Monte Sarmiento, que no se cansan de fotografías y filmar, y el fiordo Agostini donde "*nos espera nuestra base de operaciones, el Puerto de los Sueño… desde donde tendrán lugar mis próximas salidas para las expediciones aéreas*…"; aquí emprenden "*el gran vuelo -desde el Monte Sarmiento, en el Oeste, hasta Ushuaia en el Este-, el vuelo transversal completo de una punta a otra de la Tierra del Fuego -que nadie hasta hoy habíase atrevido a arriesgar*".

Cerro Paine

Cabo de Hornos

Final Fiordo Agostini

Cumbre del Monte Sarmiento, el Rey de los montes, según relatara el mismo Plüschow

Vuelan sobre la Cordillera Darwin, a tres mil metros de altura: "*hielo, hielo, glaciar, espantosas grietas, pendientes y abismos; de trecho en trecho, radiantes lagos; imponentes, Sarmiento, Buckland, Darwin; al Este de Darwin corre, en dirección Nortesur, un inmenso valle, cubierto de nieve y hielo, que se prolonga desde el fiord Parry, en el Norte, hasta el Canal Beagle, en el Sur… veo ahora el cabo de Hornos. Y una alegría inmensa invade todo mi ser al pensar que en la jornada de hoy, y desde estas alturas, he contemplado por primera vez -yo, el primero- toda la Tierra del Fuego*"…; paisaje que proseguirán admirando poco después, pues, luego de amarizar en la bahía de Ushuaia, serán "*los primeros mortales que se arriesgan a la travesía aérea desde allí hasta el cabo de Hornos*", que avistan después de sobrevolar la isla Navarino: "*Desde allí veo precipitarse a nuestro encuentro, en repugnantes grupos, densas masas de nubes y de niebla que en un abrir y cerrar de ojos envuelven nuestro avión; el mar se ha cubierto de espuma, y las olas braman con estrépito; el viento, en arrollador torbellino, nos zarandea y empuja con brutalidad, haciendo bambolear a cabecear violentamente a nuestro aparato…¿Qué quiere el Cabo de Hornos de nosotros?"*

...Pero, finalmente … "*El Cabo de Hornos aparece, de repente, ante nosotros…Una explosión de alegría invade ahora mi ser. Vuelvo la vista hacia mi compañero, que está trabajando febrilmente con su tomavistas y la cámara fotográfica; a través de los cristales de sus gafas veo sus ojos, relucientes de entusiasmo. Interiormente doy las gracias al Destino por haberme permitido, a mí, el primero, volar aquí por primera vez desde que la aviación existe*". Es el 29 de enero de 1929.

Luego de amarizar en la bahía de Ushuaia, Argentina.

Günther Plüschow y Ernst Dreblow momentos antes de elevarse hacia las desconocidas regiones.

A mediados de marzo de 1929 Plüschow y Dreblow vuelan a la provincia de Última Esperanza para establecerse en el lago Sarmiento y realizan algunas exploraciones con vista a una futura travesía de la cordillera de Paine y exploración de la zona de los lagos Argentino, Viedma y San Martín, con el

propósito abrir una ruta por sobre la cordillera hasta Puerto Montt. Y luego de vender la goleta Feuerland y de dejar el Tsingtau D-1313 en Puerto Natales, en las instalaciones del frigorífico Puerto Bories, a mediados de abril de 1929 regresan a Alemania, donde Plüschow escribe y edita *"El Cóndor de Plata sobre la Tierra del Fuego".*

La hermosísima plaza principal de Punta Arenas, vista desde el hidroavión.
(Anotación hecha por el propio Günther Plüschow)

En octubre de 1930, Plüschow y Dreblow regresan a Argentina y Chile; en noviembre se asientan en el lago Sarmiento y el 15 de diciembre remontan las Torres del Paine, a más de 3.000 metros de altura soportando temperaturas de 37° bajo cero; prosiguen sus exploraciones utilizando como campamento base la ensenada Rico, brazo sur del Lago Argentino, provincia de Santa Cruz.

El 25 de enero de 1931 protagonizan allí un acuatizaje de urgencia luego de haber sido azotado fuertemente por una turbulencia; y el 28 escribe las últimas frases de su bitácora: "*hace pocas horas una furiosa corriente de aire nos ha obligado a descender en un lago de 300 m de ancho y paredes de piedra de 800 m de altura, debemos salir de este encierro ¡*".

Homero -probablemente hace 2.800 años atrás-, había ya vislumbrado las vicisitudes del vuelo y acuatizaje de la aeronave universal:

"Voló el poderoso Argifonte…, del éter saltó hasta el océano. Resbaló sobre el agua después como el ave marina que a través de los senos medrosos del mar infecundo busca peces y baña en la espuma sus

alas espesas: de este modo iba Hermes cruzando las olas sin cuento. A la isla remota llegó finalmente y en ella tomó tierra dejando las alas violáceas". (Odisea, V, 49-56)

Sergio Millar Soto
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias bibliográficas:

Diario 'La Prensa Austral', ***'El alemán que voló en el fin del mundo'***, Publicado en Nuestro Mar N° 280, 25 de enero de 2007.
Fernández Donoso, Alberto. ***'La Aviación en Magallanes'***, D. G. A.C. – Museo Nacional Aeronáutico de Chile, Santiago, 1994).
Homero, Odisea, Ed. Gredos S.A., Madrid, 1982, V, 49-56
Litvachkes, Roberto. 2005. Google. Monografías.com/trabajos 38/historia-de-Pluschow2.shtml
Pérez Morando, Héctor. ***'El primer avión sobre Tierra del Fuego'***, Diario Río Negro, 13 de diciembre 2008.
Plüschow, Günther. ***'Sobre la Tierra del Fuego'***, Ed. Ullstein, Berlín, 1930.

COHETERÍA EXPERIMENTAL VOCACIONAL ARGENTINA
…Hace medio siglo

Entusiastas adolescentes y jóvenes entre 15 y 20 años, rumbo al improvisado campo de entrenamiento y lanzamientos, en la propiedad del padre de uno de los miembros del ICTE.

El 1º de febrero de 1970, como producto de una segunda etapa de trabajo, jóvenes técnicos integrantes del ICTE – Instituto Civil de Tecnología Espacial, ensayaron un cohete argentino por ellos diseñado, el Pantera X-1.

Fue el lanzamiento 150 del programa de desarrollos experimentales de la organización privada juvenil y vocacional, creada en 1963 por Roberto Jorge Martínez, en la localidad de Avellaneda, provincia de Buenos Aires.

Era un vehículo de una etapa construido con materiales nacionales, de 3,85 m de longitud y un peso de 110 kg. de los cuales 70 kg. correspondían a su propulsante sólido. La carga útil 8 kg. y transportó diversos instrumentos electrónicos y como tripulante un pequeño mono hembra de 1,300 Kg. El lanzamiento se produjo a las 10,15 hrs. con la misión de 20 Km/altitud.

Dicha experiencia permitió además evaluar por primera vez, diversos componentes argentinos, que por su factibilidad y rendimiento eran la base para futuras realizaciones en materia de cohetes de sondeo. El vuelo cumplió las expectativas, pero el paracaídas se abrió con retardo a una altura menor de la calculada. Esto generó dada la gran velocidad de caída la rotura del amarre de recuperación. La capsula con Cleopatra se estrelló.

Es de destacar que el ICTE no recibía ayuda oficial o estatal y financiaba sus desarrollos y experimentos con sus propios recursos. Entre otros, fueron autores de esta experiencia: Francisco Agostino, Carlos Serra Rimbaut, Diego Chiarelli, Alberto Quevedo Lanne, Armando Avellán, David Medel, Jorge Dalessio, Guillermo Ramos y Oscar Zurano.

Cleopatra, su destino era el cielo

Día brillante, sin nubes, los once vehículos, a más de 80 Km por hora, salieron de la ruta asfaltada y se internaron en un camino de tierra, en el cual rápidamente nació una larga estela de polvo.

Era el 1º de febrero de 1970, hace ya medio siglo, zona: Coronel Brandsen, una localidad en la provincia de Buenos Aires, a casi 100 Km de la Capital Federal. Finalmente, una tranquera abierta y otras interiores y más allá, extendiéndose hasta donde la vista alcanzaba, una verde y suave planicie, surcada de alambradas y algunas vacas de triste mirada.

Sólo algo insólito quebraba la tranquilidad y la quietud del lugar un dedo metálico apuntando al firmamento. Una rampa de brillantes colores, en ella se posaba un estilizado cohete y varias figuras vestidas de blanco se movían presurosas. A pocos metros una casamata emergía de la tierra seca.

Era el motivo por el cual el periodismo llegaba al lugar, presenciar el experimento de mayor envergadura realizado por el ICTE, la sigla que identificaba al Instituto Civil de Tecnología Espacial, una asociación privada de jóvenes entusiastas, de la incipiente astronáutica de nuestro país.

Luego las explicaciones a la prensa y a los pocos invitados presentes sobre el cohete portador, totalmente fabricado con materiales argentinos, su carga útil electrónica (un diseño de avanzada para la época), equipos de tierra, antenas de rastreo, etc.

El principal atractivo era "*Cleopatra*", la tripulante del experimental vehículo autopropulsado, un pequeño mono hembra, de sólo un kilo y medio de peso, entrenada durante semanas en un simulador.

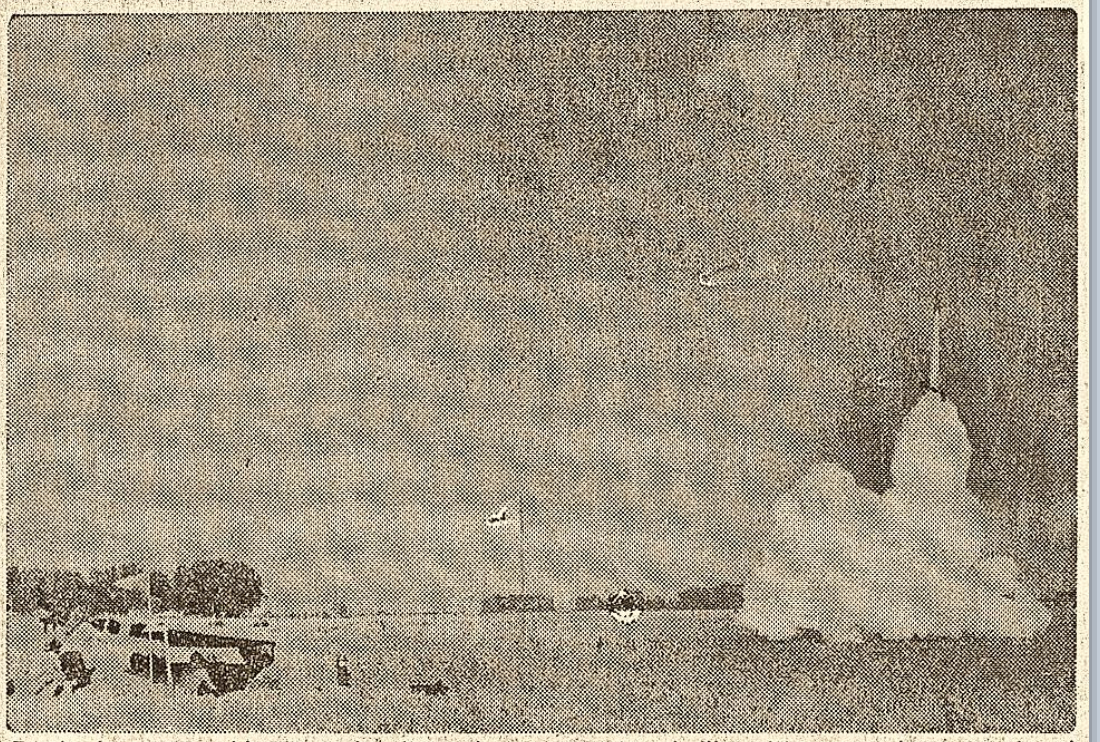
"Cleopatra" …su destino era el cielo

5ª LA RAZON

DIRECTOR: RICARDO PERALTA RAMOS
AÑO LXV — NÚMERO 21.908
Buenos Aires, Domingo 1º de Febrero de 1970
AV. DE MAYO 741
T. E. 33 - 5561
$ 30.- (30 Ctvs.)
(LEY 18.188)

Una Mona al Espacio

Un mono hembra llamado Cleo fue lanzado al espacio en un cohete por miembros del Instituto de Tecnología Espacial. La prueba fue un éxito parcial, pues si bien el disparo se efectuó sin inconvenientes, falló el descenso del animalito mediante paracaídas. La sección donde se encontraba no se desprendió, y el simio cayó a tierra a velocidad vertiginosa, muriendo en forma instantánea.



Desde la carpa ubicada a la distancia se conecta el dispositivo que hace partir al cohete, al que se ve en el momento de despegue, para subir a 20 mil metros

UN mono hembra fue lanzado hoy, en un experimento llevado a cabo en Coronel Brandsen por el Instituto Civil de Tecnología Espacial. El animal fue lanzado dentro de un proyectil de 110 kilogramos de peso y 3,85 metros de longitud, propulsado por combustible sólido, con una carga útil de 40 kilogramos. Esa carga estuvo integrada por elementos electrónicos, que permitieron seguir, paso a paso, las alternativas de la prueba, las pulsaciones del animal, su ritmo respiratorio, y las condiciones del vehículo a medida que se desarrollaba el vuelo.

A las 10.15 exactamente, partió el cohete perdiéndose inmediatamente de vista. Estaba programado que a los 20.000 metros de altura, se abriera la cápsula, y de allí se desprendiera el animalito, que descendería en paracaídas. Lo cierto es que debido tal vez a fallas en el material (aún no se ha determinado) se rompió el amarre del paracaídas. Este detalle, impidió que la monita se separara del proyectil mismo. Cleo (así se llamaba) cayó a tierra a velocidad vertiginosa, y murió en el acto.

El señor Carlos Serra, supervisor científico de la institución, conversó con nosotros: Podemos decir que fue un éxito parcial. Todo funcionó a la perfección, salvo el mecanismo de paracaídas. Es decir que este contratiempo no nos demora en nuestros proyectos. Nuestro próximo lanzamiento será un cohete en tres etapas. A pesar de que contamos con muy pocos medios económicos para desarrollar nuestros estudios, todo lo que hemos hecho está realizado con materiales nacionales y por nosotros. Sólo recibimos ayuda de algunas empresas estatales. Esta prueba es, puedo decir, la mayor llevada a cabo hasta ahora por una institución civil en el mundo. Es una pena enorme para nosotros la muerte de Cleo. Había vivido 4 meses con nosotros y habíamos llegado a quererla. Seguiremos adelante.

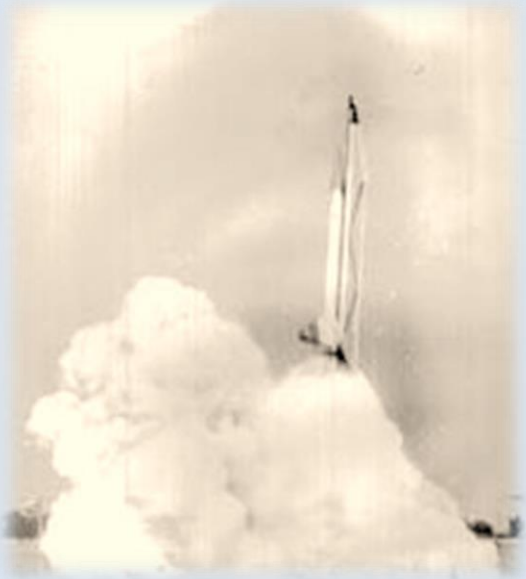
El motivo: comprobar sus reacciones durante el vuelo y transmitir datos sobre ritmo cardíaco y respiratorio, además del comportamiento general. *"Cleo"* fue colocada en su asiento anatómico y una vez puestos los sensores introducida en su cápsula *"Centella",* algo así como una nave Apolo de minúsculo tamaño. Luego el ensamble final del cohete con su paracaídas de recuperación, equipos de telemetría y control.

Eran las 10,15 horas cuando la cuenta regresiva llegó a su fin. Con una cola de llamas de más de diez metros de longitud el móvil se elevó vertiginosamente hacia la meta teórica de los 20 Km. de altura.

Luego blanca estela de humo, el proyectil aeroespacial se pierde en lo alto, y después el sonido. Silencio, espera, tensión, en tierra el bip-bip de las ondas emergiendo de los receptores. Finalmente, luego de un tiempo que parece eternidad, alguien que grita ¡allí está! ¡Allí viene!

Es puntito que se agiganta, un disco rojo que se abre para luego inmediatamente plegarse y ser arrastrado por los vientos. Veloz como una saeta, algo que cae y zumba como esos Stukas que hemos visto en las películas sobre la última guerra.

ICTE
ARGENTINA
V-150



Después duda que luego dolorosamente se confirma, el paracaídas correspondiente a la cápsula se abre a una altura menor a la calculada y ha fallado, por su velocidad se ha roto su amarre de sujeción. La micro "astronave" ha caído junto con su impulsor y con ella una pequeña e inconsciente mártir de la tecnología. *Cleopatra*, la mona del norte argentino con misión de pequeña astronauta, la que unos muchachos enamorados de la ciencia, le habían fijado un destino de cielo, yace a un metro de profundidad en su lecho de aluminio.

En ese instante y para siempre, ingresa en el recuerdo de los entonces jóvenes técnicos del ICTE. Pero ¿Quiénes eran estos "fanáticos del espacio", que dedicaban sus horas y esfuerzos a esta clase de estudios y construcciones sin ninguna retribución económica? Eran adolescentes y jóvenes que hablaban de una "Frontera Vertical de la Patria".

Por sus lecturas creían que en ellos sobrevivía y eran herederos del espíritu idealista de los pioneros europeos y norteamericanos de inicios del siglo XX: Konstantin Tziolkovski, Esnault Pelterie, Herman Oberth, Von Karmann, Sander, Riedel, Willy Ley, Robert Goddard y otros.

Pensaban como expresaba en esos días Werhner von Braun, *"que la astronáutica era mucho más, que un mercado de negocios y prebendas para grandes empresas".*

En su idealismo generacional confiaban en el nacimiento de una Nueva Era, de un Hombre Cósmico. En la Argentina de hace ya cincuenta años, fue la mayor experiencia vocacional y civil de nuestro país y de América Latina.

Un año después, el ICTE concluía la segunda etapa de sus actividades, desarrollos y experimentos iniciados en 1963.

La Argentina viviría otras historias.

Roberto Jorge Martínez
Fundador-ex presidente ICTE
Instituto Nacional Newberiano de la Argentina

Bibliografía:

Notas en 1970: La Nación, La Prensa, La Razón, Crónica, Buenos Aires Herald, Clarín (de Coronel Brandsen, Revista Aeroespacio, Diario de Avellaneda, Revista Ahora, Noticiero Canal 9 y otras.
Archivo y notas personales.

PAILLETTE, ANDRÉ Y CONSTANT;
Apuntes sobre tres pilotos franceses

Antecedentes

En 1910, como parte de los programas conmemorativos del centenario de la independencia, el Gobierno Nacional[3] organizó la Comisión Nacional del Centenario. La comisión organizó subcomisiones entre las que se encontraba la de Juegos Olímpicos a cargo del barón Antonio de Marchi[4], quien a su vez el 11 de diciembre requirió colaboración al Aero Club Argentino presidido por el Ing. Jorge Alejandro Newbery.

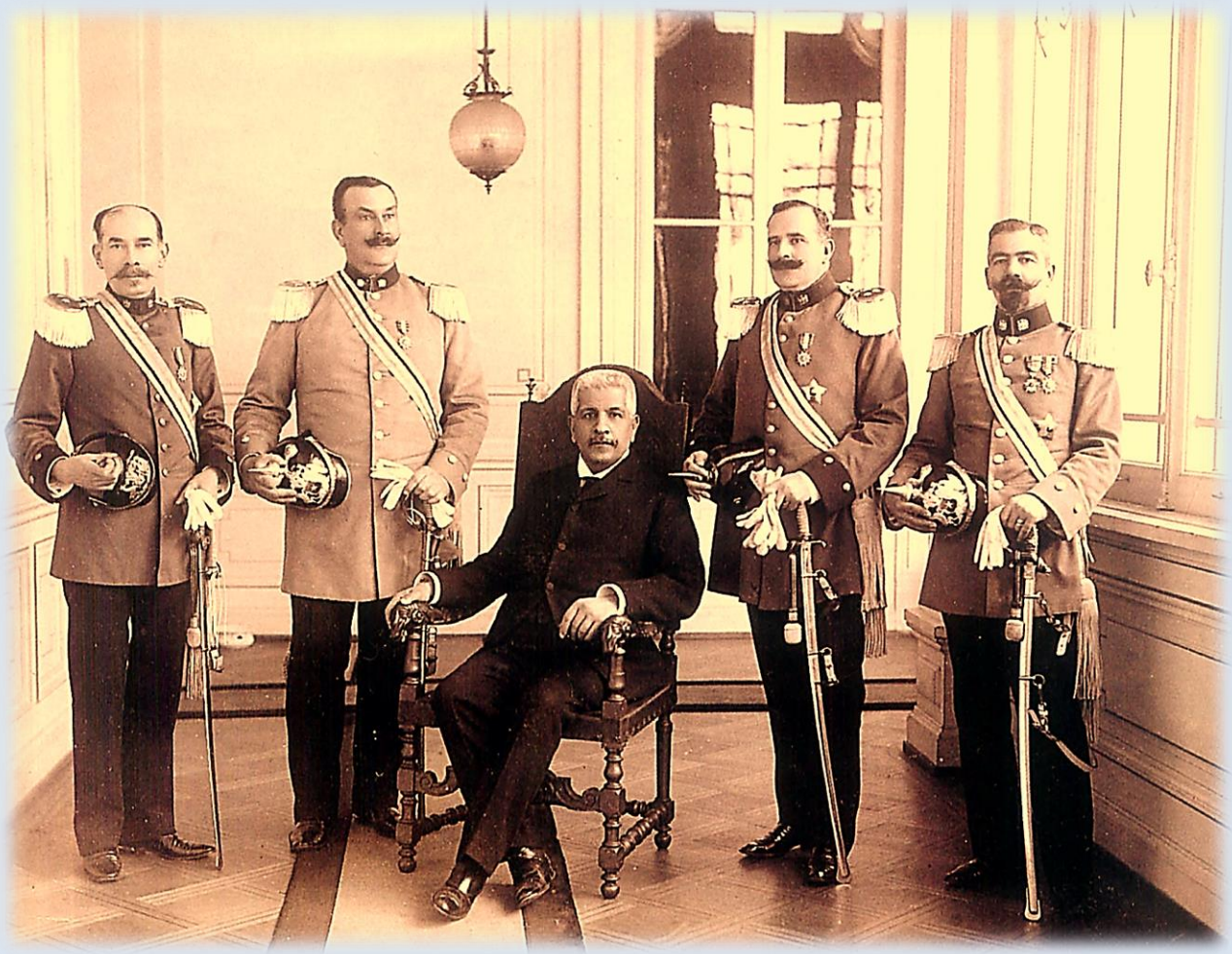
Como parte de las medidas iniciales y por pedido de este último se dispuso utilizar un espacio en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres para la operación con globos aerostáticos. Subsidiariamente se iniciaron gestiones para propiciar la llegada de aviadores extranjeros con la intención de introducir al más pesado que el aire en la realidad aeronáutica del país.

Caricaturas Contemporáneas. Los delegados extranjeros, por Cao[5]

[3] El Dr. José Figueroa Alcorta (1860-1931) se encontraba al frente del Poder Ejecutivo desde el 12 de marzo de 1906 por el fallecimiento del Dr. Manuel Quintana (1835-1906). El 12 de octubre de 1910 asumió el gobierno al Dr. Roque Sáenz Peña (1851-1914), 17.º presidente de la Argentina.

[4] Presidente de la Sociedad Sportiva Argentina.

[5] Revista *Caras y Caretas* Nº 608. 28 de mayo de 1910.



Presidente de Chile Pedro Elías Pablo Montt Montt (1849-1910) en Buenos Aires durante los festejos del centenario

El Aero Club Argentino y la Sociedad Sportiva en la fiesta del Centenario[6]

Dentro del Comité Nacional se organizaron instituciones colaterales entre las que se encontraban la de Juegos Olímpicos cuya presidencia fue encomendada al barón Antonio de Marchi (1875-1934) y la del Aero Club Argentino[7], a cargo del Ing. Newbery. Entre tanto, crecía vertiginosamente la actividad de los más pesados que el aire.

El 19 de noviembre 1909 estas entidades solicitaron la cesión de los terrenos del Regimiento de Granaderos a Caballo[8], en ese entonces, conocidos como los Cuarteles de Caballería de Maldonado,

---

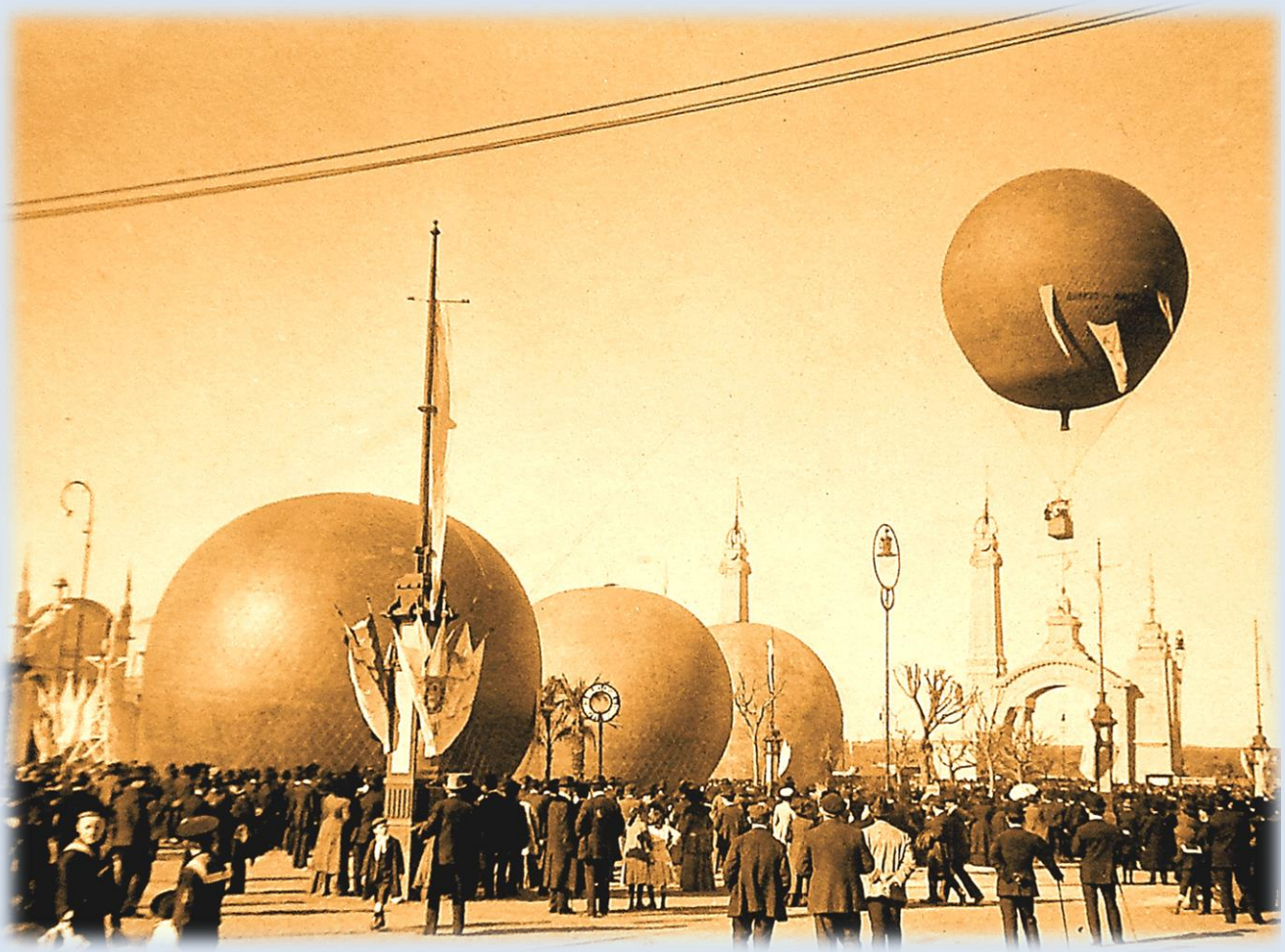
[6] MARTÍN, Eloy. *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación argentina en 1910.* Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8.

[7] La institución se encargó de confeccionar el programa relativo a la actividad aérea durante las celebraciones. Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 4 de diciembre de 1909. Acta Nº 19 (Folios 50 y 51).

[8] Este Regimiento tuvo su origen en Campo de Mayo; fue creado por Decreto del 25 de mayo de 1903 sobre la base de la unidad especial de caballería constituida adscripta al Regimiento 8 de Caballería de Línea (Disposición del 3 de febrero de 1903). Ocupó el Cuartel del citado Regimiento hasta que por Resolución del 20 de julio de 1907 fue designado Escolta Presidencial y pasó definitivamente a la Capital Federal. El predio se encuentra ocupado por los cuarteles del Regimiento 1 de Infantería *Patricios*.

demarcados por la calle Gutemberg[9], Av. Vértiz[10] y lo que antaño fue el cauce del arroyo Maldonado (actual Av. Int. Bullrich) para el desarrollo de la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, con la intención de exhibir material de aerostación y realizar vuelos y concursos. Recibieron además, $ 100.000 para solventar estas incipientes expresiones de la aviación.

Resueltas estas instancias, la Sociedad Sportiva Argentina contrató al piamontés Ricardo Ponzelli y el Aero Club Argentino contrató los servicios del aviador francés Henri Louis Brégi[11] y encomendó a Luis Moriand que hiciera lo propio en Europa con otros aviadores.



Aeróstatos del Aero Club Argentino en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. 1910 [12]

[9] Luego Av. Luis María Campos.

[10] Av. Alvear (luego del Libertador).

[11] La gestión se realizó el 8 de enero por iniciativa del Sr. Víctor Laborde y con el auspicio de la revista parisina *L'Auto*.

[12] Foto Archivo General de la Nación.

Vista aérea de la Sociedad Sportiva Argentina[13]

El 10 de febrero se llevó a cabo la presentación oficial de los pilotos arribados recientemente y se hizo una reunión informativa en los salones del Aero Club Argentino a cargo del aviador Richet. Pero ante la ausencia imprevista del piloto su presidente el Ing. Newbery disertó sobre las aplicaciones de la aviación en la actividad civil y militar, con el promisorio futuro esperable en función de su vertiginoso desarrollo.

También habló Émile Eugène Aubrun y se aprovechó la oportunidad para exhibir modelos reducidos de los aviones Voisin, Wright, Farman, Blériot, Santos Dumont Demoiselle y Antoinette para ilustrar al público presente[14]. Además estuvieron presentes Ricardo Ponzelli, Henri Louis Brégi, Alfred Valletón, Leopoldo Dolphyn, Henri Pequet y Albert Georges Richet[15.]

---

13 Relevamiento aerofotográfico del Ejército. 1929.

14 Diarios La Argentina y La Nación, 10 y 11 de febrero de 1910.

15 En segundo orden también participaron de la actividad aeronáutica el Conde Pierre Honoré de la Boissière con un Blériot XI modelo 1909 con motor Anzani 25 hp que perteneciera a Emile Eugéne Aubrun (voló muy probablemente en el hipódromo de Rosario) y que luego de pasar por diferentes dueños se encuentra preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica. Armand Marcel Prevost (voló con el Blériot de Boissière en el hipódromo de Concepción del Uruguay) y el Conde Luis de Saint Semmera que trajo dos monoplanos Hanriot, motor Clegert 40 hp que fueron exhibidos en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres y por último el británico Henry L. Bernstein también con un Hanriot. motor Chenut de 60 hp que luego fue adquirido por Ariel I. Poblet y llevado a la ciudad bonaerense Tres Arroyos. Por último debemos referir las experiencias y proyectos locales contemporáneas como la de los hermanos Pablo Luis y Augusto José Delaygue (San Jerónimo Sur, Santa Fe), Emilio Sassenus (Oliva, Córdoba), Carlos Sánchez Sáez (La Plata), Friedrich Gottfried Weihmüller (San Jerónimo Sur, Santa Fe), Carlos Ticozzi, Félix Icasate-Larios, Auguste Gregoire, Enrique Artigalá, Christian Rasmussen (Bahía Blanca), Franco Van Riel y Federico Correa.

Acto realizado el jueves 10 de febrero donde se aprecian nítidamente sobre la mesa cinco aeromodelos a escala: Antoinette, biplano Wright, biplano Voisin, Santos Dumont Demoiselle, y Blériot XI [16]

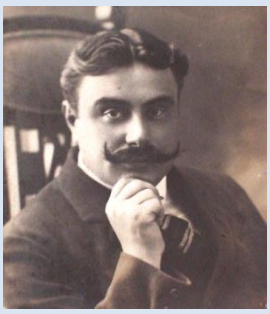
Los señores Valletón, Pequet, Moriand, Aubrun, H. Barretau, Boyer, Dolphyn, Prevost en los salones del Aero Club Argentino. Febrero de 1910. Apareció publicada en algunos medios, entre ellos el diario La Argentina del 11 de febrero de 1910 [17]

16 Diario *La Argentina* viernes 11 de febrero de 1910. Revista *Caras y Caretas*, 19 de febrero de 1910.

17 Foto Archivo General de la Nación.

Ricardo Ponzelli

Henri Louis Brégi



Alfred Valletón

Émile Eugène Aubrun

Leopoldo Dolphyn

Henri Pequet

Albert Georges Richet

Se habilitaron aeródromos y pistas transitorias en diferentes puntos del país[18] donde desarrollaron concursos, exhibiciones, formación de pilotos, etc., que de manera aleatoria promovieron publicidades y tiras humorísticas con una fuerte impronta del aeroplano.

Cognac Daxton[19]

Cigarrillos Vuelta Abajo[20]

Cigarrillos Siglo XX[21]

---

18 Hipódromo de Longchamps, Hurlingham Club, Guarnición Militar Campo de Mayo, Parada Fisherton (Santa Fe), hipódromo de Mar del Plata, Villa Lugano, El Palomar (Compañía Aérea Argentina S.A.), Pigüe, Sociedad Sportiva Argentina, hipódromos Argentino, de Rosario, de Concepción del Uruguay y General Paz (Córdoba), San Jerónimo Sur (Santa Fe) y Piñero (Buenos Aires).

19 Diario *La Argentina*, 2 de marzo de 1910.

20 Revista *Caras y Caretas*.

21 Revista *Caras y Caretas*.

Publicidad de tabaco "La sin bombo"[22]

[22] La Vida Moderna Año IV Nº 193. 21 de diciembre de 1910.

Entre octubre y diciembre de 1910 se sumaron Honoré de la Boissière, Louis de Saint Semmera, Bartolomeo Cattaneo, Max Paris LeClerc, André Marcel Paillette, Claude André y Richet y Jean Constant. En este trabajo, abordaremos los principales antecedentes de estos tres últimos pilotos.

Bartolomeo Cattaneo

¿?

Max Paris LeClerc

André Marcel Paillette

Claude André

¿?
Jean Constant

André Marcel Paillette

Nació en Le Havre (Seine-Inférieure), Francia el 17 de abril de 1884, hijo de Jean Philippe Paillette y Victorine Zénaïde Bertot[23]. Desarrolló estudios en la Escuela de Artes y Oficios. Se trasladó a los Estados Unidos donde intervino en la fabricación e instalación de un lente astronómico para el observatorio de Mont Wilson. Se enroló en el servicio militar del ejército francés como jinete de segunda clase. El 22 de julio de 1903 Regimiento 13 de Húsares con asiento en Dinan (Côtes-d'Armor) y a entre el 22 de abril de 1904 al 22 de julio de 1907 en el 24º Regimiento de Dragones.

A principios de 1910 regresó a Francia y adquirió un biplano Sommer Gnôme 50 hp que luego trajo a Argentina y con el 10 de junio obtuvo en el Aero Club de Francia su brevet de aviador Nº 99. Desde entonces participó en numerosos concursos con los más avezados pilotos de la época. Entre el 3 y el 6 de junio participó en el Meeting de Anjou donde clasificó en el 2.º puesto del premio de distancia. Entre el 17 y el 26 de ese mes participó en Rouen donde se adjudicó el primer puesto de la prueba de velocidad en la disputa del Gran Premio de Normandía[24].

Entre el 25 de julio y el 2 de agosto obtuvo el 3.º puesto en el Gran Premio de Caen. Participó en el Circuito Aéreo de Milán con un Blériot XI. En Brugges había alcanzado una importante marca de altura al elevarse a 2000 m.

Vuelos realizados en Europa en 1910:

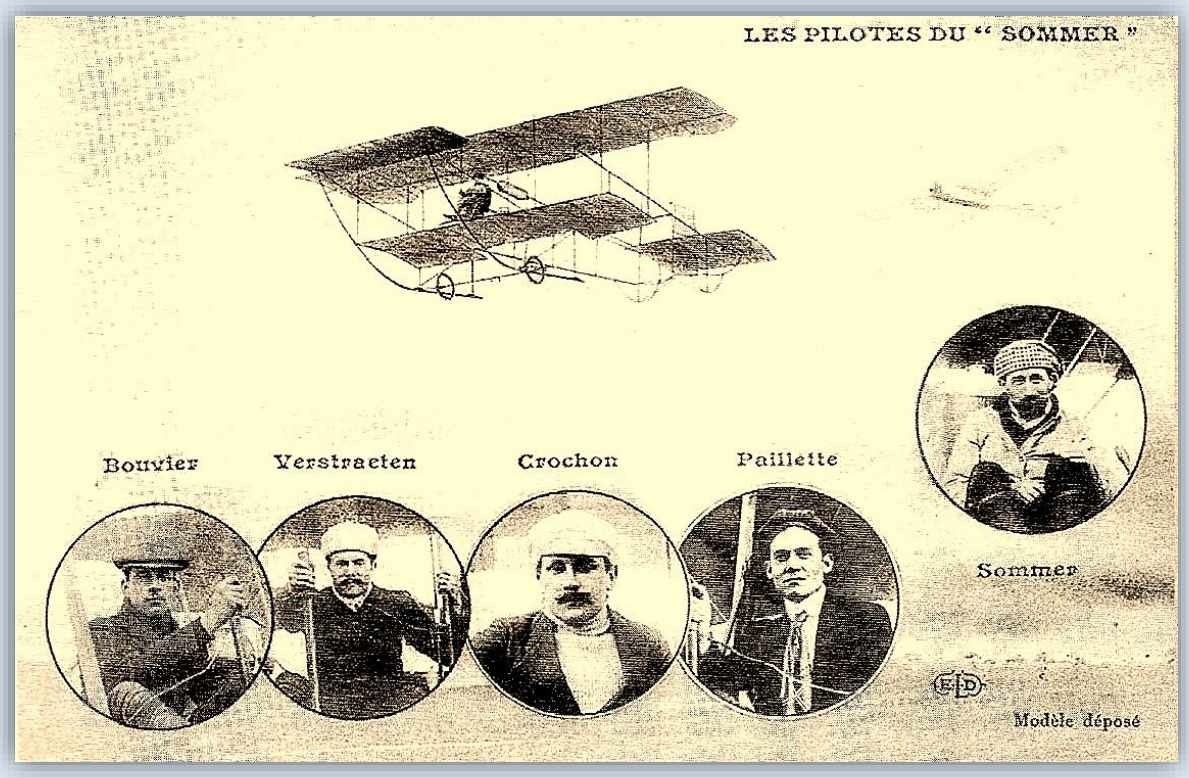
3 al 6 de junio de 1910: Paillette participó en L´Anjou con el Sommer y obtuvo el segundo puesto en la prueba de distancia.

La fábrica de Roger Sommer fue instalada en Mourmelon. En 1912 fue vendida a León Bathiat. En 1914 pasó a Levallois-Perret y en 1918 fue comprada por Sánchez-Besa.

23 Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm

24 Dieciocho kilómetros recorridos en 17:02 minutos.

Al parecer Sommer contaba con cuatro pilotos notables: los franceses André Henri Boubiev (1878-1951), André Crochon (1888-¿?), André Marcel Paillette (1884-1965) y el belga León Verstraeten (1876-¿?).



Boubiev, Verstraeten Crochon y Paillette[25]

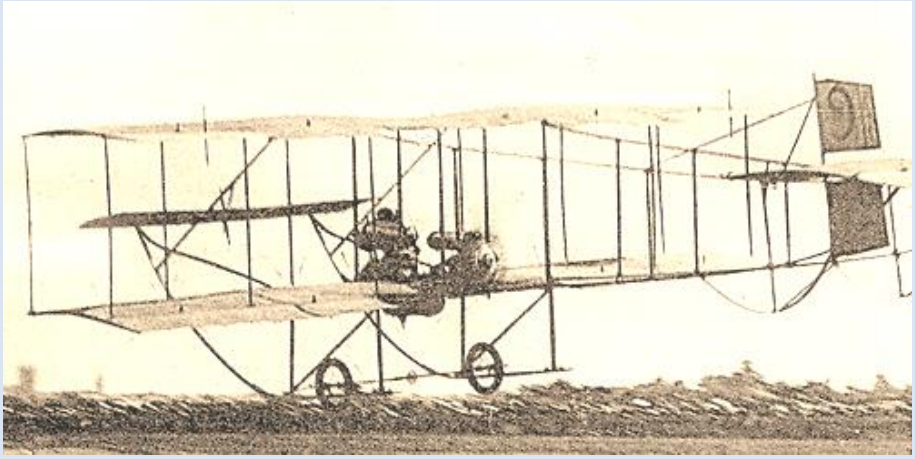
El biplano construido por Roger Sommer Según el modelo dispuso de dos timones estabilizadores, uno delantero y otro trasero, o bien uno sólo trasero. En control lateral lo proporcionaban cuatro alerones. El puesto del piloto estaba protegido por un carenado recubierto de lona en donde se alojaban la palanca (para el comando transversal) y la pedalera para el control direccional. Las semi alas estaban unidas entre sí por doce montantes construidos en madera de fresno y pino, huecos, pegados y recubiertos de tela. Estaban unidos entre sí por cuerdas de piano sujetas con herrajes de acero abulonados.

El tren de aterrizaje era de tipo convencional con patín de cola, el tren principal estaba construido en fresno con patines sobre los cuales se le fijaban el aje y las ruedas de caucho. El grupo de cola estaba conformado por cuatro vigas huecas de fresno unidas por seis montantes en cuyo extremo se ubicaba el estabilizador en T sobre la deriva. El estabilizador delantero estaba ubicado por delante de la carlinga montado sobre un tubo de acero de gran robustez y los comandos se accionaban a través de cables de acero. Según información de la época se construyeron 36 aparatos.

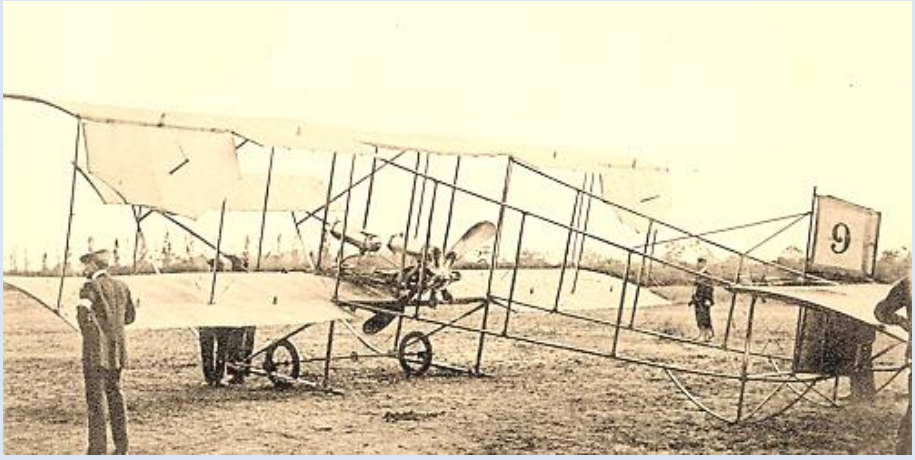
25 Recuperado de Internet de:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6a/Roger_Sommer_Bouvier_Verstraeten_Crochon_Paillette.jpg

Sommer[26]

Vuelo de Paillette Grand Meeting d'Aviation de l'Anjou, Angers, France, 3 al 6 de junio de 1910[27]



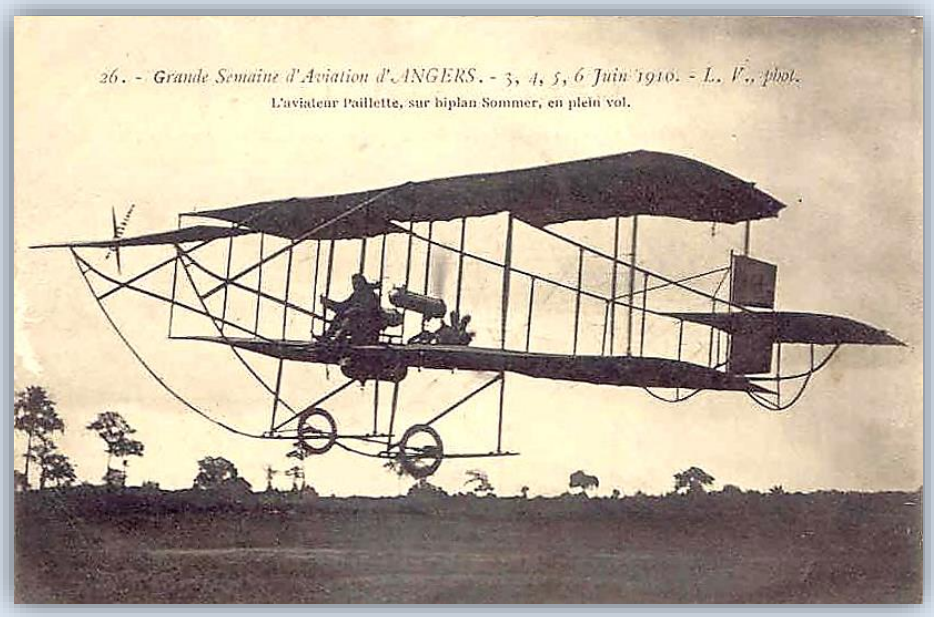
Paillette en el Grand Meeting d'Aviation de l'Anjou [28]



[26] *La Revue aérienne*. 25 de marzo de 1910.

[27] Recuperado de Internet de: http://www.thefirstairraces.net/meetings/an1006/pimages/an1006_09b.jpg

[28] Recuperado de Internet de: http://www.thefirstairraces.net/meetings/an1006/pimages/an1006_09a.jpg



Sommer con Paillette en la Gran Semana de Aviación de D´Angers. 3 al 6 de junio de 1910 [29]

03 al 06 JUN 10: Marcel Paillette participó en el Grand Meeting d'Aviation de l'Anjou, Angers y obtuvo el segundo puesto en la prueba de distancia.

07 al 18 JUN 10: Participó del Meeting de Port-Aviation en Seine-et-Oise.

Sommer con Paillette Meeting de Port-Aviation en Seine-et-Oise [30]

29 Recuperado de Internet de: http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/190/617/764_001.jpg

30 Recuperado de Internet de: http://a133.idata.over-blog.com/500x314/3/59/59/77/avion-321/meeting-1910/5e-partie-meeting-1910/Paillette-5.jpg

Hangar de Paillette en el Meeting de Port-Aviation en Seine-et-Oise[31]

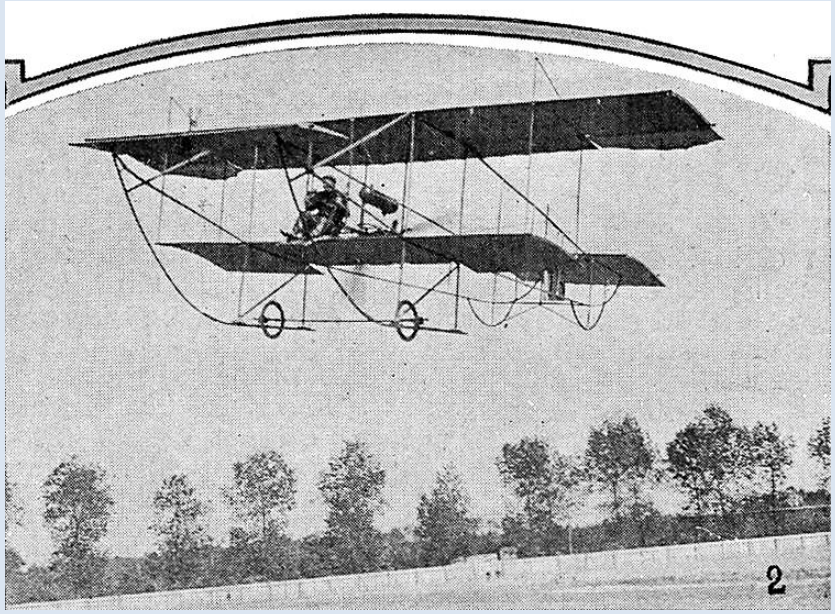
17 al 26 de junio de 1910: Participó en el Meeting de Rouen. Obtuvo el primer puesto en la prueba de velocidad de Normandía.

Paillette en la Gran Semana de Aviación de Rouen, sobre su biplano Sommer [32]

31 Recuperado de Internet de: http://a403.idata.over-blog.com/500x257/3/59/59/77/avion-321/meeting-1910/1e-partie-meeting-1910/Hangar-Bessoneau-de-Paillette.jpg

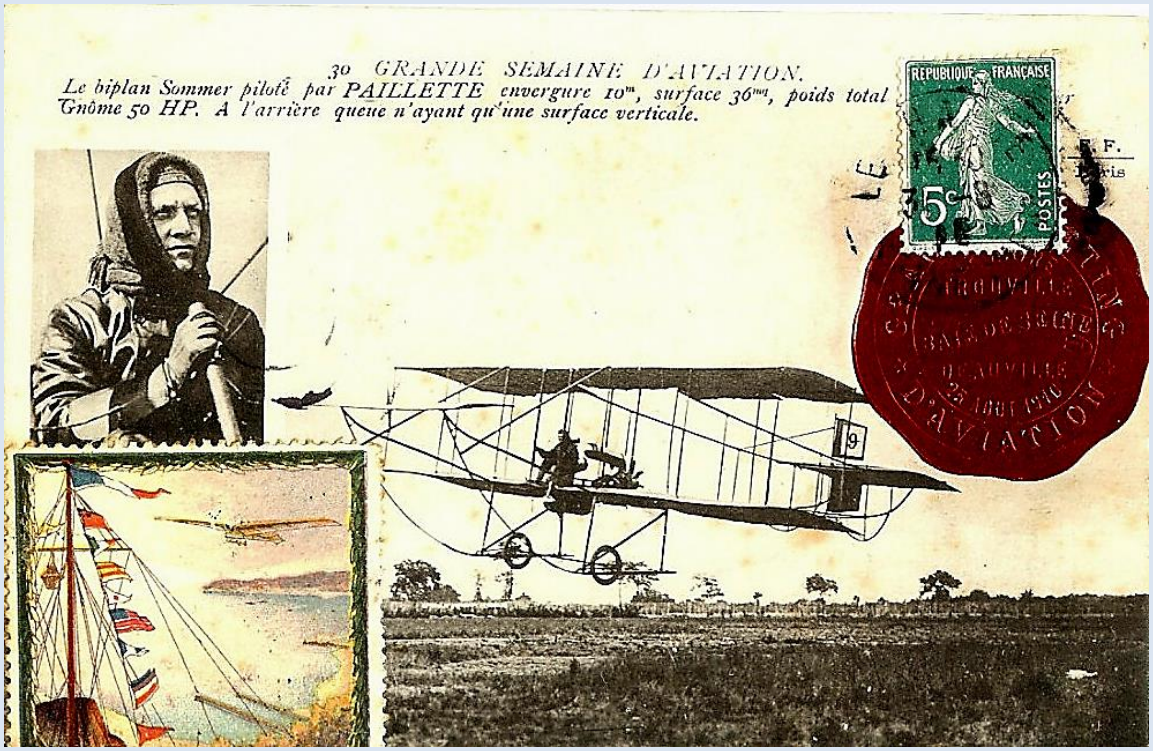
32 Recuperado de Internet de: http://p6.storage.canalblog.com/68/12/960007/79992924.jpg

Sommer con Paillette en la Gran Semana de Aviación de Rouen[33]



03 de julio de 1910: Participó en el vuelo de Champagne a Reims con Chocron y Legagneux.

03 al 10 de julio de 1910: Participó con Chocron y Legagneux en la Gran Semana de Aviación de Reims.



Biplano Sommer con Paillette en la Gran Semana de Aviación. 1910[34]

33 Revista *L´Aérophile.* 15 de julio de 1910.

34 Recuperado de Internet de: http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/260/912/420_001.jpg

25 de julio al 2 de agosto de 1910: Marcel Paillette obtuvo el tercer puesto en las pruebas de velocidad de Caen.

Paillette volando con el biplano Sommer en el meeting de Caen[35]

[35] Revista *La Revue aérienne.* 10 de agosto de 1910.

14 al 21 AGO 10: Participó en el Meeting de Nantes. Fue seleccionado para el cruce de los Alpes.

Sommer con Paillette en la Semana de Aviación en Nantes. 1910[36]

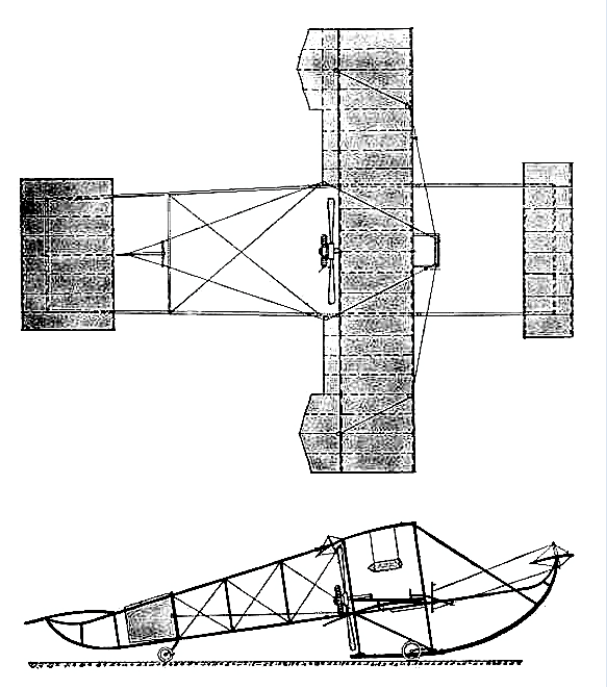
Viaje a Argentina

Llegó al país procedente de Barcelona el 3 de diciembre de 1910 junto con el aviador Claude André. Vino a bordo del vapor Italia. Paillette trajo un Blériot XI (motor Gnôme de 50 hp)37 y su biplano Sommer[38] mientras que André trajo un Farman tipo Militar.

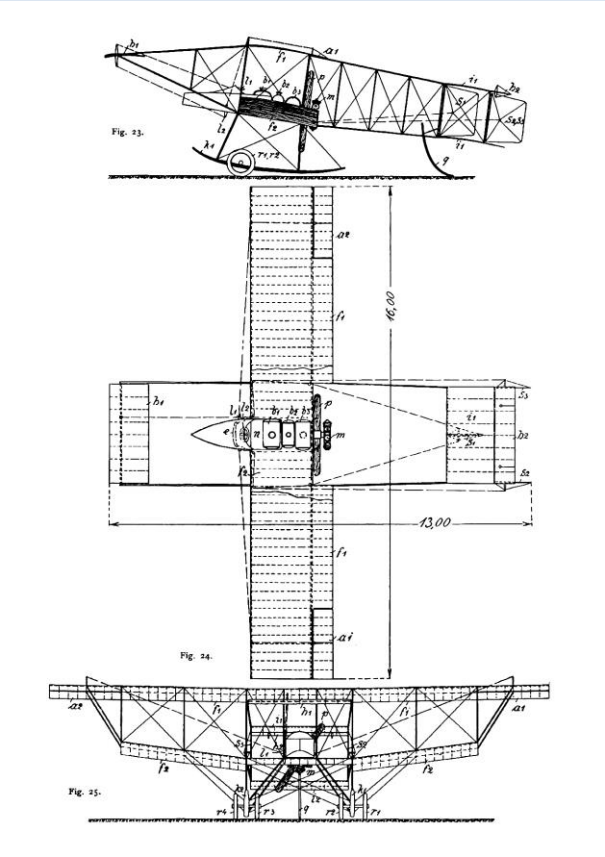
[36] Recuperado de Internet de: https://c1.staticflickr.com/1/477/18292572340_9b2fa5ab47_b.jpg

[37] Era modelo 1910, esencialmente se diferenciaba por tener el arriostramiento de los planos, denominado *cabana*, de estructura trapezoidal. Los modelos posteriores tenían el sistema configurado a partir de un mástil principal desde el cual accionaban los tensores de los planos por el sistema *gauchissement* que consistía en deformación de los bordes de fuga por medio de cables accionados por el bastón de mando desde la cabina. El avión estuvo inicialmente basado en la Compañía Aérea Argentina, El Palomar.

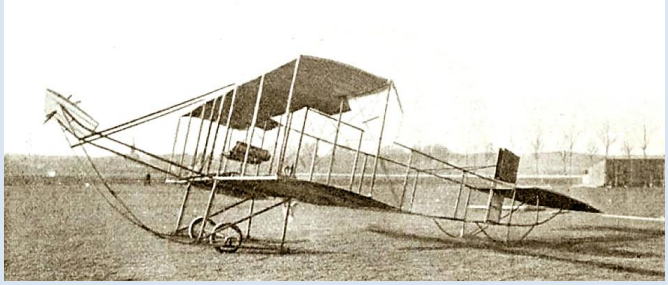
[38] Diario *La Nación*. 3 y 4 de diciembre de 1910.



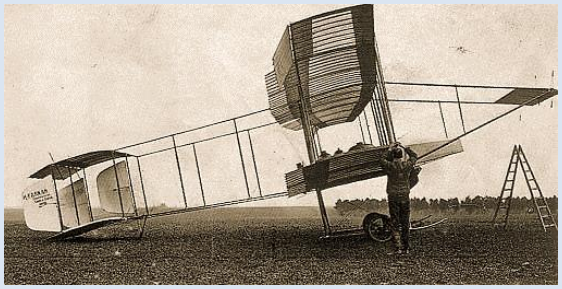
Sommer modelo 1910



Farman modelo 1909 tipo Militar[39]



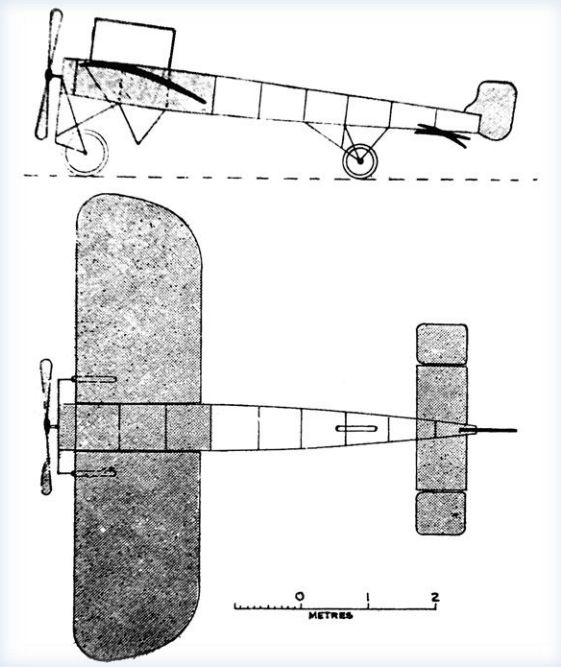
Sommer modelo 1910



Farman modelo 1909 tipo Militar[40]

39 Henri Farman Tipo Militar. Una de las características más salientes era la triple deriva del grupo de cola y tres tanques de combustible transversales. Recuperado de Internet de: http://www.finemodelworks.com/arizona-models/reference/Aircraft/France/Farman/Farman_Military_Biplane.jpg

40 Farman *Copa Michelin*, nótese el grupo de cola con tres timones de deriva como el Farman tipo militar pero de forma redondeada en los bordes de fuga. Recuperado de Internet de: http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft28514.htm



Blériot XI modelo 1910

Los vuelos iniciales de Paillette y André fueron programados para el 15 de diciembre[41] pero recién se concretaron a partir del 1 de enero de 1911.

Anuncio de los vuelos de Paillette[42]

AVIACION

LOS VUELOS DE PAILLETE

El aviador Paillete, que se propone comenzar su serie de vuelos el domingo próximo en el local de la Sportiva, estará ya hoy en posesión de su aparato, que ha logrado hacer desembarcar por medio de un remolcador.

Una vez terminados los trámites en la aduana, el monoplano será conducido á Villa Lugano, donde mañana efectuará Paillete diversos ensayos.

El aparato que usará ese aviador es casi igual al que entre nosotros utilizó Cattáneo, es decir, un monoplano Blériot, del mismo tipo del que hizo la travesía de los Alpes, notándose sólo una diferencia en el «fuselage», que en el de Paillete está sostenido por una rueda y por un patín.

Paillete ha de lograr seguramente gran éxito en sus vuelos; su personalidad en el mundo sportivo es bien conocida, ya que desde los primeros tiempos de la aviación se dedicó con entusiasmo á practicarla. En 1902, luego de los primeros experimentos de Wright y de Blériot, él y otros amigos construyeron en el Havre «planeurs» sistema Chamete, consiguiendo realizar vuelos planeados de 50 á 60 metros, á una altura de 10 á 15.

En 1909 intentó adquirir un aparato Blériot, pero cediendo á los ruegos de la familia, desistió de tal propósito. Después de la gran semana de aviación de Reims, Paillete, de acuerdo con Sommer, uno de los vencedores de ese concurso, construyó un aparato y se convirtió en su alumno.

Tres meses de aprendizaje transcurridos sin el menor accidente, indujeron al intrépido piloto á presentarse en los concursos de Angers, obteniendo un primero y varios segundos premios.

Alentado por éste y varios otros pequeños éxitos, Paillete se presentó en Rouen, donde tomaban parte aviadores ya famosos, y en este concurso logró adjudicarse el gran premio de Normandía.

Después ha tomado parte en los concursos de Nantes, en el Havre, donde utilizó un Blériot que no había ensayado nunca, y en Bourges. En la semana de Milán no voló, á pesar de haberse inscripto, por la muerte de Chávez.

De Bourges, con sus colegas Bilboucic, Brégi y Blanchard, salió, sin previo anuncio, en dirección á París. Paillete llegó al campo de maniobras de Orleans, donde fué sorprendido por la noticia de la muerte de Blanchard que había caído de una altura considerable.

Ocho días después partió para nuestro país, donde seguramente tendrá ocasión de merecer varios triunfos.

El aviador André, en la imposibilidad de retirar su biplano de la aduana, ha debido aplazar sus vuelos por algunos días.

41 Diario *La Nación*. 5 de diciembre de 1910.

42 Diario *La Nación.* 30 de diciembre de 1910.

Actividad de vuelo de Paillette (1911-1914)
1911
01 ENE 11: Primer vuelo de Marcel Paillette sobre Buenos Aires al mando del Blériot XI.

Vuelo de Paillette a bordo del Sommer entre Villa Lugano y la Sportiva[43]

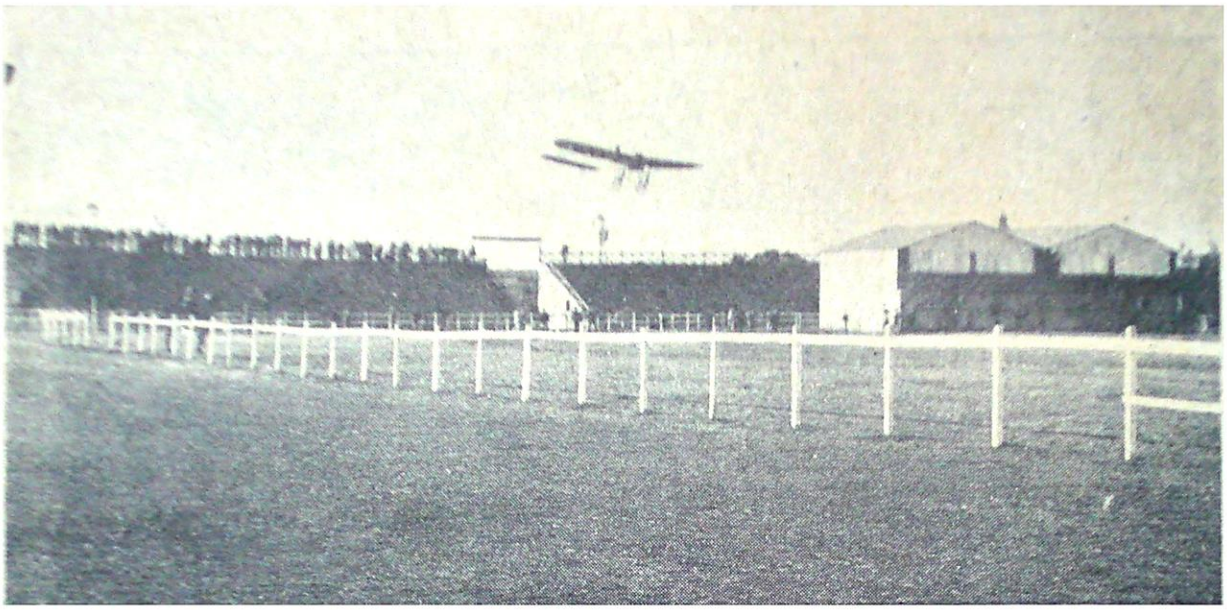
AVIACION

VUELOS DE PAILLETE

Para el viernes se anuncian nuevos vuelos del aviador francés M. Paillete en el estadio de la Sociedad Sportiva. Su intención es señalar en una de esas pruebas el record de lanzamiento entre nosotros, para lo cual será cronometrado por un comisario del Aero Club Argentino.

En estos momentos M. Paillete se ocupa en el montaje de su biplano Sommer, motor Gnôme de 50 H P, con el que piensa efectuar una serie de vuelos con pasajeros.

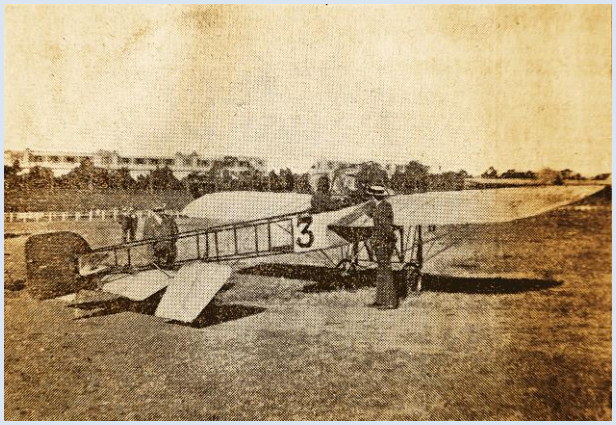
06 ENE 11: Vuelo de Marcel Paillette con el Blériot XI en la Sociedad Sportiva[44].



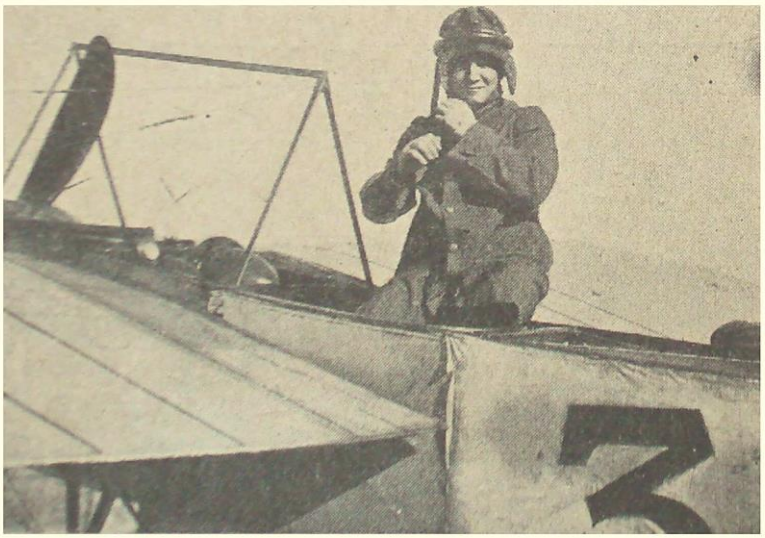
El célebre aviador francés M. Marcelo Paillette, después de un vuelo planeado, hace su «aterrisage» en la Sociedad Sportiva, el 6 del actual

Marcel Paillette aterrizando en la Sportiva[45]

43 Diario *La Nación*. 4 de enero de 1911.
44 Revista *Caras y Caretas* Nº 641. 14 de enero de 1911.
45 Revista *Caras y Caretas* Nº 641. 14 de enero de 1911.



Paillette en la Sportiva. 6 de enero de 1911[46]



El aviador colocándose el casco

Buenos Aires, está teniendo suerte con los aviadores. Después de Brégi, que dejó tan buenos recuerdos, vino Cattaneo, cuya destreza y valentía le han conquistado una popularidad bien merecida. Aunque de pequeña estatura, Cattaneo ha tomado entre nosotros proporciones de gigante... Después del valiente milanés, ha venido otro hábil y arriesgado ''volador'': Marcel Paillette. Hace honor á su patria, la Francia. El día de Reyes realizó en la Sociedad Sportiva, diversas evoluciones. Iba en su monoplano Blériot, motor Gnome de 50 HP. Fué un éxito. Cinco mil personas aplaudieron con entusiasmo las arriesgadas pruebas aéreas de Paillette.

Blériot XI Nº 3 con Marcel Paillette en la Sportiva. 6 de enero de 1911[47]

08 ENE 11: Vuelo programado de Paillette en la Sportiva con el Blériot XI suspendido por viento. Al día siguiente viajó a Montevideo para reconocer el campo de vuelo local.

46 Diario *La Nación.* 7 de enero de 1911.

47 Revista *Caras y Caretas* Nº 641. 14 de enero de 1911.

Los vuelos de Paillete—

Ayer el fuerte viento determinó la suspensión de los vuelos del aviador Paillete, que, según se había anunciado, realizaría en el estadio de la Sociedad Sportiva.

En consecuencia, fué igualmente suspendida la ascensión de globos, porque su objeto principal era el cambio de un saludo en la atmósfera entre las dos formas aeronáuticas, el más liviano y el más pesado que el aire.

El domingo próximo se llevará á cabo la interesante reunión.

Aviadores en viaje—

Hoy á las 10 p. m. saldrá para Montevideo el aviador Paillete, quien va con el propósito de conocer el campo donde se efectuará el anunciado concurso de aviación.

VOLACION

LA FIESTA DE MAÑANA EN LA SPORTIVA

En el campo de deportes de la Sociedad Sportiva Argentina, se realizará mañana una interesante fiesta, en la que tomarán parte los voladores Paillette y Cattáneo, que, realizarán varias evoluciones en sus monoplanos al propio tiempo que del mismo local y á la misma hora, soltarán amarras dos globos no designados aún, del Aéreo Club Argentino, piloteados por el ingeniero Jorge Newbery y Gervasio Videla Dorna ó el ingeniero Alejandro R. Amoretti.

El volador Paillette intentará realizar el mejor "decollage" posible, en menor tiempo y otros vuelos importantes de duración y altura en su monoplano Blériot número 3, motor Gnome de 50 H. P.

El volador italiano B. Cattáneo competirá con Paillette en las mismas pruebas, en el aparato Blériot 2 bis, motor Gnome de 50 H. P.

Será, á no dudarlo, una fiesta interesante, porque se presentará la oportunidad hasta ahora no observada entre nosotros, de contemplar deslizándose por el espacio, al mismo tiempo, dos aeroplanos y dos esféricos.

La fiesta dará comienzo á las 4.30 de la tarde.

EL VOLADOR ANDRE

Partirá hoy con destino á la Colonia el volador André, con el propósito de realizar mañana sus primeros vuelos en esa localidad, en un biplano Farman, motor Gnome de 50 HP.

EL VOLADOR PAILLETTE

El volador francés Marcel Paillette llegó ayer de Montevideo, á donde fué con objeto de examinar el local del hipódromo donde realizará diversos vuelos.

Las impresiones de Paillette son favorables y cree que con algunas modificaciones que se introduzcan en el hipódromo, podrá realizar vuelos mecánicos.

DEMOSTRACION A CATTANEO

En el local Rivadavia 5990, tendrá lugar esta noche el banquete popular con que los admiradores del volador italiano B. Cattaneo le obsequian por las hazañas que ha realizado entre nosotros.

En el acto, se le entregará un álbum y una medalla de oro.

DE BUENOS AIRES AL ROSARIO

En la secretaría del Aéreo Club Argentino se hará entrega hoy á los voladores inscriptos del reglamento que regirá en el concurso de volación que se realizará de Buenos Aires al Rosario.

Izquierda: Noticia de la suspensión del vuelo y viaje de a Montevideo[48].
Derecha: Vuelos de Cattaneo, André y Paillette. Carrera a Rosario[49]

14 ENE 11: Traslado del Sommer a Villa Lugano.

19 ENE 11: Vuelo de Paillette con el Blériot XI desde la Sportiva.

48 Diario *La Nación.* 9 de enero de 1911.

49 Diario *La Prensa.* 14 de enero de 1911.

Vuelo de Paillette desde la Sportiva[50]

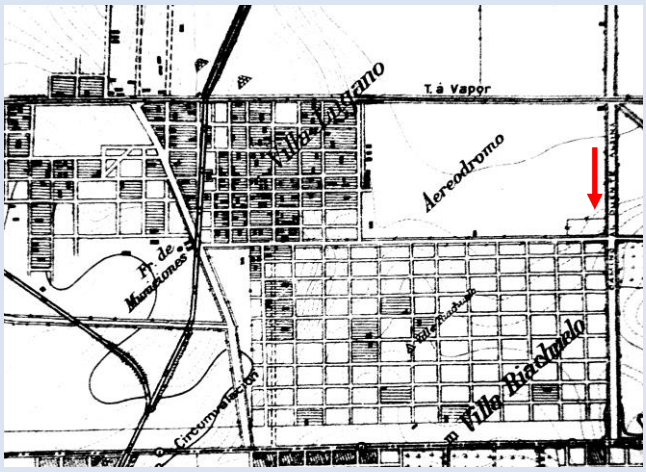
El vuelo de Paillete—

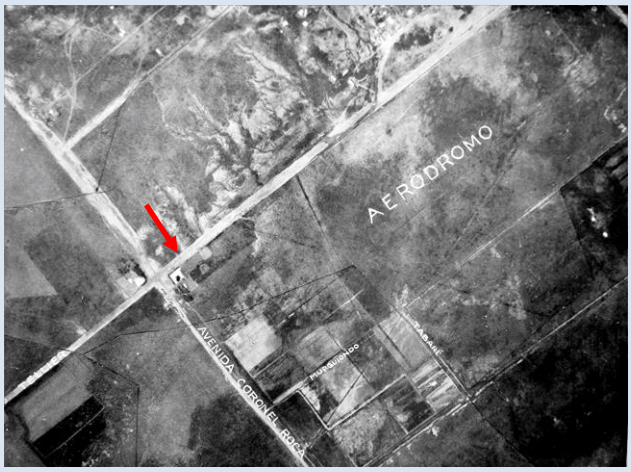
Paillete estuvo listo poco después de las seis y sacando su máquina al estadio se dispuso á remontar el vuelo, siendo cronometrado por comisarios deportivos del Aero Club Argentino.

A las 6.12 arrancaba á correr su aeroplano, para elevarse en 8 segundos sobre 60 metros, en forma poco plausible, pues una maniobra equivocada provocó una brusca desviación del aparato. Sin embargo el aviador corrigió instantáneamente el error inicial y equilibrando su máquina á 10 metros del suelo continuó en rápida marcha ascendente, para describir el primer viraje á 80 metros de altura sobre la exposición ferroviaria. Volviendo á la Sportiva por encima de la tribuna de socios del hipódromo Argentino, continuó viaje al oeste, adquiriendo altura gradualmente y al cerrar el primer circuito se encontraba ya á 180 metros. Su aspiral ascendente le colocó á 230 metros al pasar nuevamente sobre el hipódromo y contramarchando en seguida sobre la ferroviaria alcanzó la altura máxima de 350 metros.

Al regresar sobre el estadio disminuyó la luz del motor hasta dejar un pequeño contacto y desde esa considerable elevación planeó admirablemente, efectuando virajes audaces, que el público, súbitamente transportado, premió con entusiastas aplausos. El aviador Paillete continuó su espiral descendente, describiendo elegantes curvas y al enfrentar la tribuna oficial y á 80 metros del suelo, dió otra vez toda la luz al motor y el aparato volvió á lanzarse atrevidamente á través de la atmósfera, mientras el público reanudaba su ovación.

Inició entonces el intrépido volador una serie de maniobras muy interesantes, contramarchas, contramarchas, rápidas elevaciones y veloces descensos, para recalar, después de doce minutos de vuelo y á raíz de un viraje impresionante, en el centro de la pista, planeando desde 80 metros de altura. M. Paillete fué aclamado por el público, para quien fué una revelación la maestría demostrada por el aviador francés.





Izquierda: Plano del aeródromo de Villa Lugano. Derecha: Vista aérea del aeródromo Villa Lugano tomada por un avión del ejército durante el relevamiento aerofotográfico de 1929. Las flechas indican la ubicación de los hangares

50 Diario *La Nación.* 20 de enero de 1911.

Vista de los cuatro hangares en construidos en Villa Lugano. La fotografía está tomada en marzo de 1910 prácticamente desde la esquina de Av. Coronel Roca y Tellier[51]

19 ENE 11: Vuelos de Paillette y Cattaneo en la Sociedad Sportiva.

AVIACION

VUELOS EN LA SPORTIVA

El jueves próximo efectuarán vuelos públicos en la Sociedad Sportiva los aviadores Cattáneo y Paillete, rivalizando en algunas interesantes pruebas, y muy especialmente en altura, según se anuncia.

La empresa ha resuelto que sean válidas para esta reunión las entradas expendidas ayer.

Sin embargo, es facultativo utilizarlas el jueves ó el domingo próximo, día en que habrá un nuevo espectáculo de aviación en la Sportiva.

En esta forma ha resuelto satisfacer la empresa á las exigencias del público, cuya protesta por la no devolución del importe ha llegado hasta nosotros, formulada por varios interesados.

Diario La Nación 17 de enero de 1911

AVIACION

VUELOS EN LA SPORTIVA

Esta tarde se presentarán en público en el estadio de la Sociedad Sportiva, los aviadores Cattáneo y Paillete.

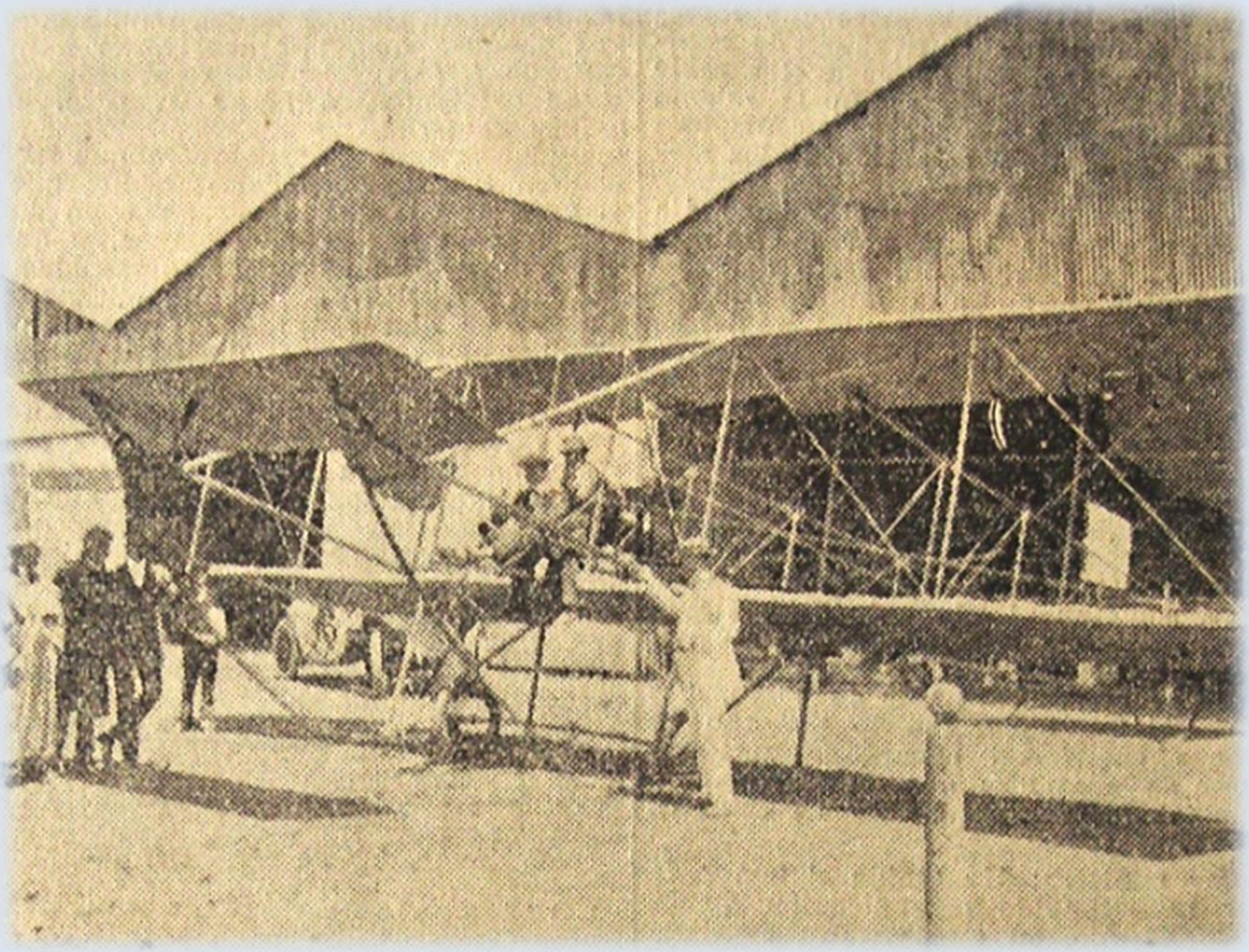
Los vuelos comenzarán á las 5.30 si, como se presume, no se presentan inconvenientes atmosféricos. Para la reunión de esta tarde serán válidas las entradas expendidas el domingo último.

Se anuncia para muy en breve la realización de una semana de aviación con el concurso de Cattáneo y Paillete.

Diario La Nación 17 de enero de 1911

20 ENE 11: Primer vuelo del Sommer en Villa Lugano.

[51] Foto Archivo General de la Nación. Publicada por la revista *Caras y Caretas* Nº 600. 2 de abril de 1910.



Biplano Sommer en Villa Lugano. Realizó el primer vuelo en el país al mando de Paillette. 20 de enero de 1911[52]

Vuelos de Paillette—

El aviador Paillette iniciará hoy sus vuelos.

El aparato se encuentra en perfecto estado, y en Villa Lugano se ocupó ayer del montaje el propio piloto, secundado de su mecánico Le Bris.

Paillette está muy satisfecho y seguro de poder demostrar al público que hoy concurra á la Sportiva, su habilidad y su audacia.

Se nos informa que la colectividad francesa tiene la intención de ofrecer un premio á Paillette si logra igualar ó superar una de las performances de Cattáneo.

Vuelo de Paillette en Villa Lugano y la Sportiva[53]

52 Diario *La Nación*, 21 de enero de 1911.

53 Diario *La Nación*. 1 de enero de 1911.

AVIACION

VUELOS DE PAILLETE

Para el viernes se anuncian nuevos vuelos del aviador francés M. Paillete en el estadio de la Sociedad Sportiva. Su intención es señalar en una de esas pruebas el record de lanzamiento entre nosotros, para lo cual será cronometrado por un comisario del Aero Club Argentino.

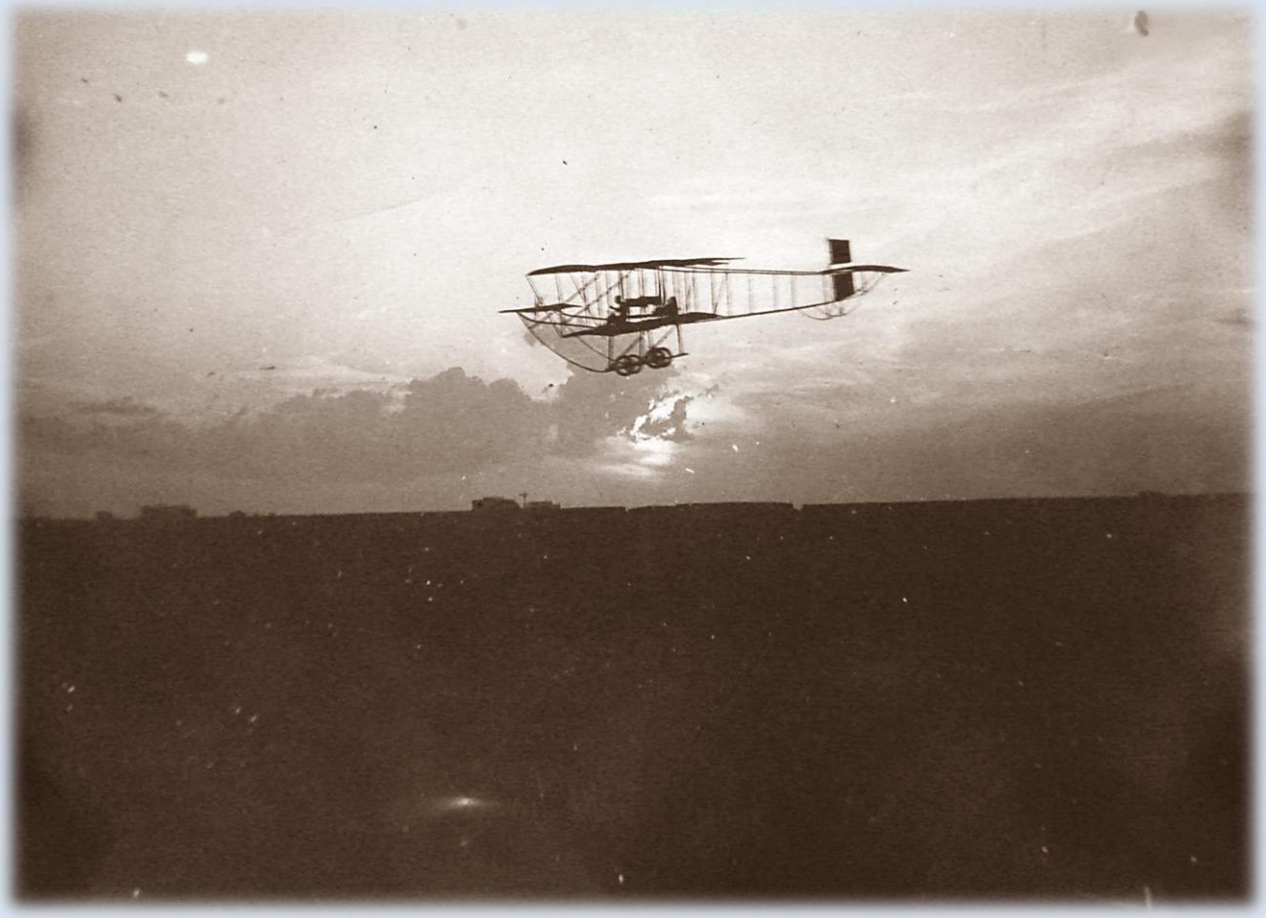
En estos momentos M. Paillete se ocupa en el montaje de su biplano Sommer, motor Gnôme de 50 H P, con el que piensa efectuar una serie de vuelos con pasajeros.

El aviador Paillette—

Paillette se propone tomar parte en la prueba en los comienzos de la semana próxima. Ayer pasó el día en Villa Lugano, dedicado á poner en regla su biplano Sommer, con el cual piensa llevar á cabo, en la primera oportunidad, una excursión para conocer en parte el camino de la primera etapa y empezar el raid en buenas condiciones. La revisión del aparato fué provechosa, pues se advirtió la rotura de un tubo del estabilizador. Ayer mismo se comenzó la tarea de reparar el desperfecto.

El aparato con que Paillette piensa tomar parte en el raid es un Blériot del mismo tipo del de Cattáneo.

Izquierda: Vuelo de Paillette a bordo del Sommer en Villa Lugano y la Sportiva[54]
Derecha: Noticia de Paillette sobre las exhibiciones en la Sportiva[55]

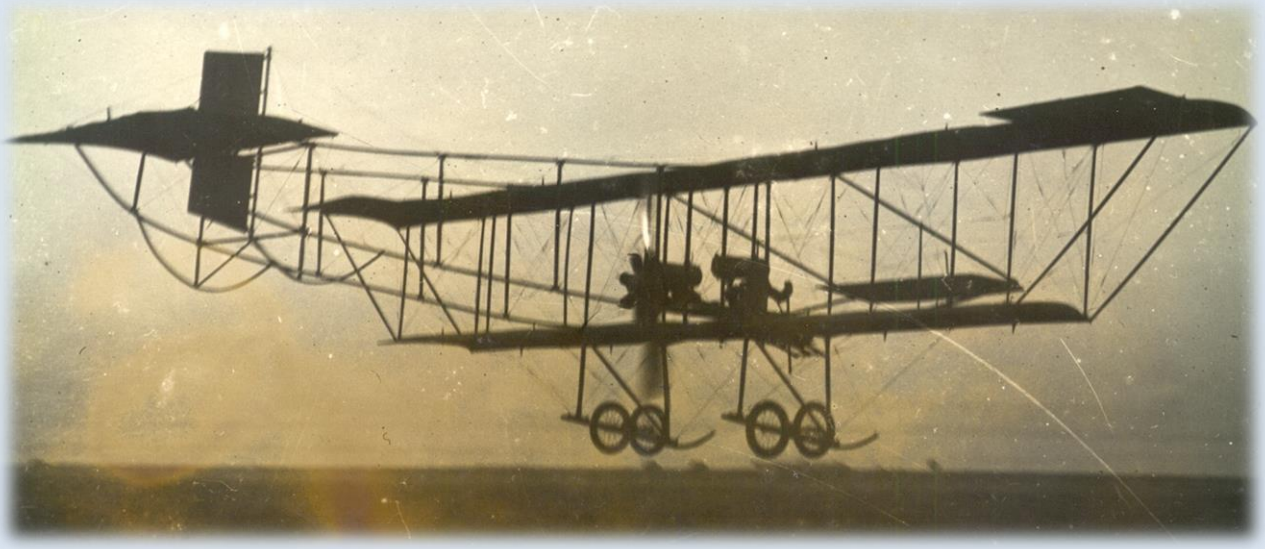


Biplano Sommer volando en Villa Lugano[56]

54 Diario *La Nación*. 4 de enero de 1911.

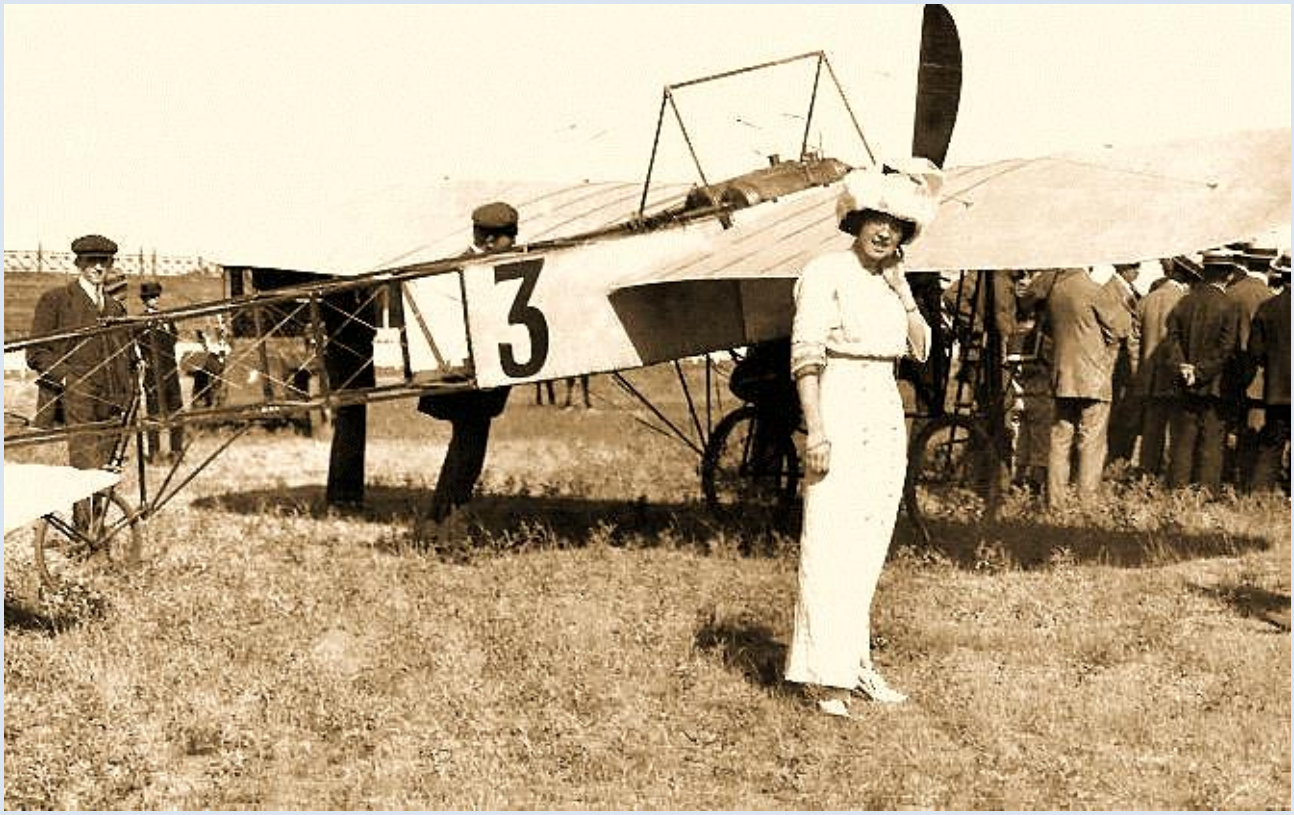
55 Diario *La Nación*. 27 de enero de 1911.

56 Foto Archivo General de la Nación.



Sommer volando en Villa Lugano[57]

29 ENE 11: Accidente de Paillette con el Blériot XI en la Sportiva[58].



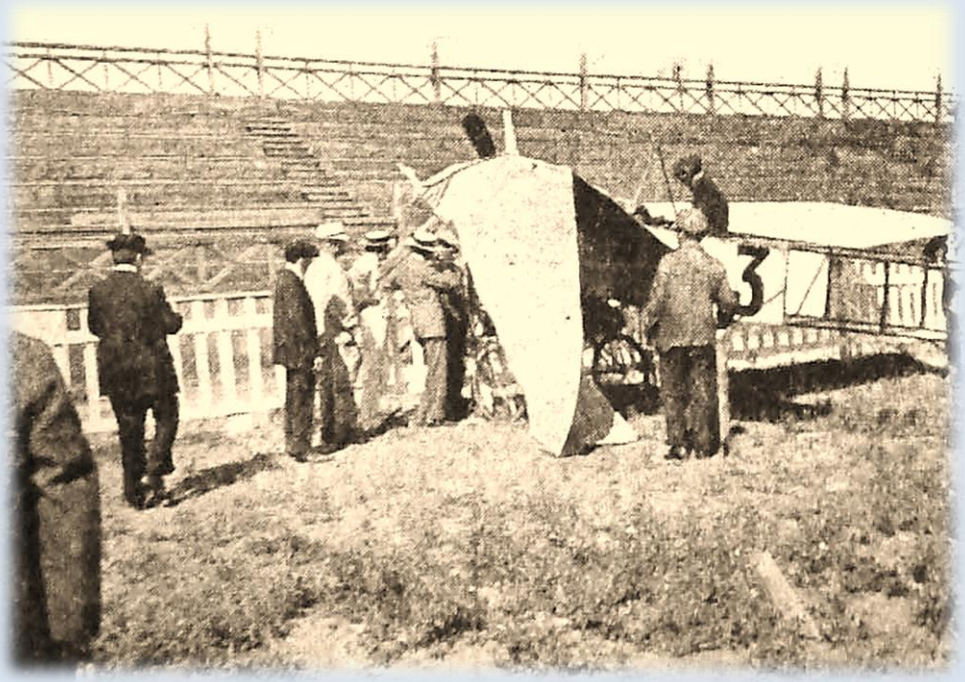
Blériot XI Nº 3 Marcel Paillette en la Sociedad Sportiva antes de partir en la carrera a Rosario.
En primer plano la señorita Raquel Cabrera Bernet. Enero de 1911

57 Foto Archivo General de la Nación.

58 Revista *Caras y Caretas* Nº 641. 14 de enero de 1911.

Paillette en la Sociedad Sportiva. 29 de enero de 1911

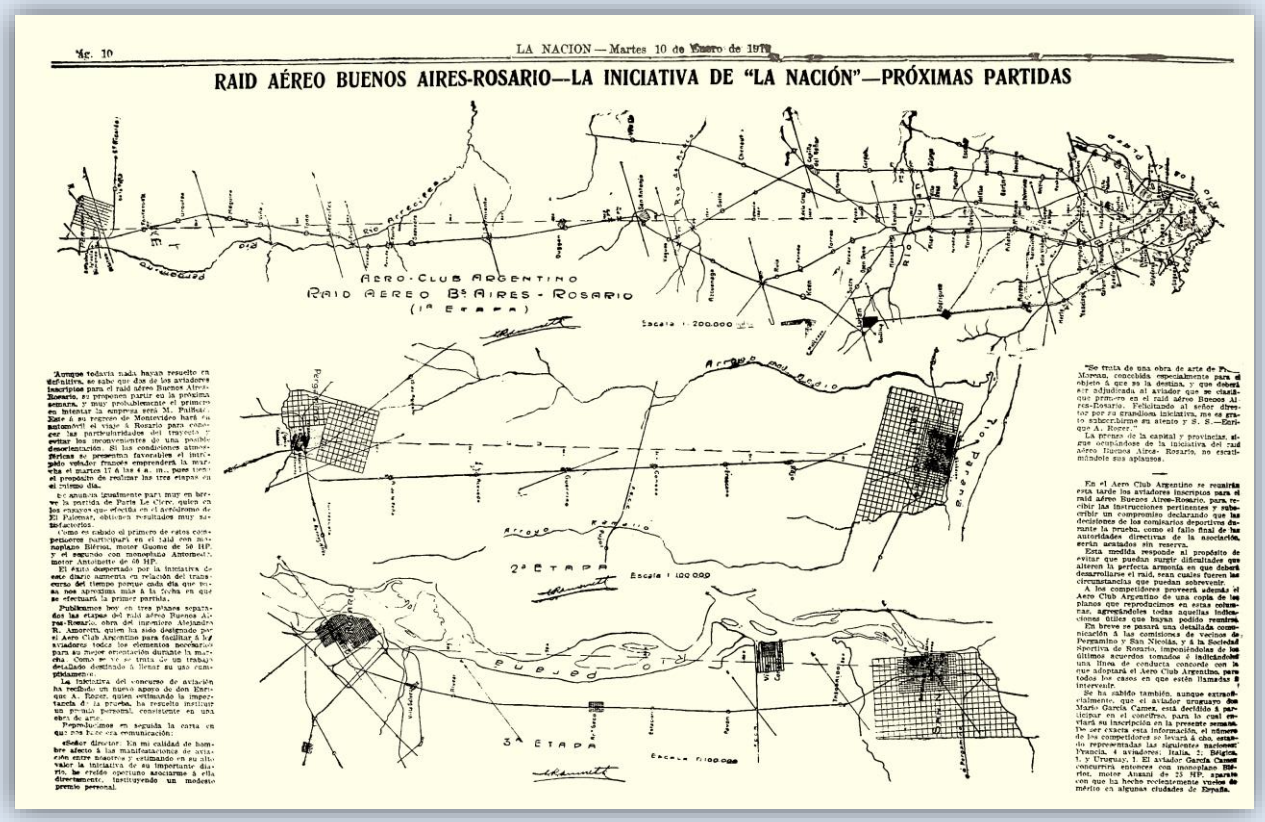
Foto del accidente del 29 de enero de 1911[59]



[59] Revista *Caras y Caretas* Nº 644. 4 de febrero de 1911.

31 ENE 11: Carrera a Rosario

Con el enorme auge aeronáutico de los más pesados que el aire, en el último trimestre de 1910 se comenzó a gestar un proyecto de Carrera Aérea a Rosario. El proyecto fue promovido por el Aero Club Argentino y auspiciado por el diario *La Nación*.



LA NACION — Martes 10 de Enero de 1911

RAID AÉREO BUENOS AIRES-ROSARIO—LA INICIATIVA DE "LA NACIÓN"—PRÓXIMAS PARTIDAS

AERO-CLUB ARGENTINO
RAID AEREO Bs AIRES - ROSARIO
(1ª ETAPA)

Escala 1:200.000

2ª ETAPA

Escala 1:100.000

3ª ETAPA

Escala 1:100.000

El 24 y 25 de enero de 1911 noticias publicadas por el diario La Prensa informaban que, de acuerdo con las declaraciones del aviador francés Max Paris LeClerc, la partida sería inicialmente desde el aeródromo Villa Lugano modificada al día siguiente por el campo de la Compañía Aérea Argentina en El Palomar pasando por el barrio de Villa Devoto, Pergamino (primera etapa de la prueba), San Nicolás y Rosario.

Los puntos de sobrevuelo y destino serían monitoreados y cronometrados por comisarios deportivos designados por las autoridades del Aero Club Argentino. Para la prueba se inscribieron Max Paris LeClerc (Antoinette VII), Claude André (Farman tipo Militar), Bartolomeo Cattaneo (Blériot XI Nº 2), Paillette (Blériot XI Nº 3) y Jean Constant (Farman). El primero partiría desde El Palomar y los dos últimos desde la Sociedad Sportiva. Pero por diferentes inconvenientes proyecto fue definitivamente cancelado el 31 de enero.

RAID AEREO BUENOS AIRES-ROSARIO

LA INICIATIVA DE "LA NACION"

PROXIMAS PARTIDAS

Nuestros cálculos se han visto plenamente confirmados. A pesar de que el raid ha quedado abierto desde el 1o. del corriente no se ha producido hasta ahora la partida de ninguno de los aviadores inscriptos, y no se producirá hasta después del quince. Todos ellos han aguardado en silencio, no sólo para conocer los preparativos de los otros competidores, sino también á la espera de que tuviesen lugar otras presentaciones. Puede decirse ahora que todos tienen ya tomadas sus medidas y formulado el plan de ataque de la interesante empresa.

A la anunciada partida de Paillete, quien estará hoy aquí de regreso de Montevideo, y se alistará de inmediato para intentar el raid la próxima semana, se agrega ahora la de los aviadores París Le Clerc y Jean Constant. Ambos partirán el mismo día, en las primeras horas de la mañana, y ambos llevarán un pasajero, con la obligación de demarcarles la línea de marcha, reservándose ellos la simple conducción de la máquina. Todavía no se sabe quiénes los acompañarán en sus vuelos, pero seguramente lo serán personas allegadas á los aviadores.

Tanto París Le Clerc como Jean Constant, que conducirán, respectivamente, un monoplano Antoinette, y un biplano Farman, confían en que el ir asesorados por lo que podría llamarse un guía, les reportará verdaderas ventajas para alcanzar felizmente las etapas. Según todas probabilidades la partida de estos aviadores se efectuará el martes ómiércoles próximo. Hoy saldrán ambos á recorrer en un automóvil del señor de Bruyn los caminos que conducen de la capital á Pergamino, de Pergamino á San Nicolás y de San Nicolás á Rosario.

Se tienen igualmente noticias del aviador Dolphyn. Este continúa ocupado en su hangar de Villa Lugano, en el montaje de su aparato Blériot, construído en los talleres del aeródromo, al que se proveerá de un motor E N V de 60 H P. Probablemente iniciará los ensayos también en la semana próxima, presentándose luego á competir en el concurso organizado por este diario.

En el Aero Club Argentino se realizó ayer tarde la reunión á que habían sido convocados los aviadores inscriptos para participar en el raid aéreo Buenos Aires-Rosario. El ingeniero Alejandro R. Amoretti les distribuyó las copias de los planos de que es autor y que publicamos en estas columnas, agregándoles además todas aquellas informaciones útiles para el buen éxito de sus tentativas.

Se trataron luego diversos acuerdos para la mejor organización de la prueba.

Vuelo Jean Constant a Rosario[60]

VOLACION

DE BUENOS AIRES AL ROSARIO

SALIDAS SUSPENDIDAS

De seis inscriptos en el concurso de volación organizado de Buenos Aires al Rosario, sólo tres mantienen su decisión de llegar al Rosario en aeroplano.

Estos voladores son: Cattáneo, Paillette y París Le Clerc, quienes anunciaron para ayer sus partidas del aeródromo de Villa Lugano, de la Sportiva y de la estación Palomar, respectivamente.

París Le Clerc, el volador que debía iniciar el concurso, fracasó repetidas veces en su Antoinette, debido al mal funcionamiento del motor de su aparato y nuevamente ayer postergó la salida por el fuerte viento reinante.

En cuanto á Paillette, tenía su Blériot listo para la partida desde el día anterior, pero lo mismo que París Le Clerc, en atención al viento que soplaba, con una velocidad media de 15 metros por segundo, desistió de iniciar la prueba.

El volador Cattáneo se encontraba en el campo de la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo, desde temprano y coincidió con Paillette en que era temerario emprender el vuelo de la primera etapa, pero anunció que realizaría un corto vuelo para trasladar su aparato al aeródromo de Villa Lugano, lugar desde donde anunció su partida oficial á las autoridades de aéreo Club Argentino.

A las 5.15 de la mañana fué retirado del tinglado el aparato, y dos minutos después Cattáneo tomó la ubicación debida dando al propio tiempo la correspondiente orden de poner en marcha el motor.

El "decollage" fué perfecto y el aparato azotado por el fuerte viento reinante no denotaba en su marcha segura estabilidad en el espacio, pero Cattáneo supo aprovechar la dirección favorable del viento y á poco de su partida se perdió de vista.

El volador verificó el descenso en buena forma en el aeródromo de Villa Lugano.

Cattáneo manifestó entonces que esperaría que el viento amainara para iniciar l vuelo del concurso; pero como entrada la tarde ese factor principal no le resultara favorable, anunció que volaría en la madrugada de hoy.

Paillette ha anunciado su partida del campo de la Sportiva, para hoy de 4 á 5 a. m., lo mismo que París Le Clerc, del aeródromo de la estación Palomar.

Suspensión del raid Buenos Aires-Rosario[61]

60 Diario *La Nación*. 13 de enero de 1911.

61 Diario *La Prensa*. 31 de enero de 1911.

Diario La Prensa. 13 de enero de 1911

LOS VOLADORES PARIS LE CLERC Y JEAN CONSTANT

Estos voladores, que tomarán parte en el concurso de volación que se realizará de Buenos Aires al Rosario, recorrerán esta tarde en automóvil el trayecto, con el propósito de conocerlo.

REUNION DE VOLADORES

En la secretaría del Aero Club Argentino, se reunieron ayer por la tarde los voladores que intervendrán en el concurso que se realizará desde Buenos Aires hasta el Rosario.

Los voladores abonaron las cuotas de inscripción y retiraron los planos del trayecto à seguir.

Tomarán parte en la prueba de volación los siguientes:

Marcel Paillette con aparato Blériot; André con aparato Farman; Cattáneo, con aparato Blériot; Paris Le Clerc con aparato Antoinette y Jean Constant con aparato Farman.

Cattaneo revisando su motor

Cattaneo revisando a bordo del Blériot XI Nº 2. 29 de enero de 1911[62]

[62] Revista *Caras y Caretas* Nº 644. 4 de febrero de 1911.

Para finalizar este punto, en junio de 1911 hubo una nueva edición del raid a Rosario del que protagonizaron Paillette, Bartolomeo Cattaneo y el británico Henry L. Berstein.

Berstein, Cattaneo y Paillette[63]

RAID ROSARIO - BUENOS AIRES

Henry L. Bernstein, (inglés); Bartolomé Cattáneo, (italiano) y Marcel Paillette, (francés); probables competidores del raid Rosario-Buenos Aires

El raid Rosario-Buenos Aires cuya próxima realización anunciamos en números anteriores, dará motivo para que se reuna hoy la comisión directiva del Aero Club Argentino.

El premio consiste en la suma de 15.000 francos, cantidad ínfima que bajo ningún pretexto puede seducir á un aviador acostumbrado á hacerse pagar mucho más por un insignificante vuelo.

Ese fondo fué entregado por nuestro colega «La Nación», á la institución ya nombrada, para que sirviera de base á un premio mucho mayor que el A. C. A. instituiría con la ayuda de donaciones. Sinembargo la idea no fué complementada.

Cattaneo, á quien visitamos esta mañana en el Palace Hotel, nos dijo que se inscribiría con la idea de hacerlo de un solo vuelo, para descender en la Sportiva ó en el aerodromo de Villa Lugano. Tratará de partir del Rosario un día de la semana próxima para hallarse entre nosotros después de un par de horas. Y con toda seguridad logrará su propósito. Esta noche partirá posiblemente para Rafaela con el fin de volar el domingo.

Paillette se halla en Salta, cumpliendo un contrato de aviación. Creemos que dada la exigüa cantidad con que se trata de premiar al ganador, no tomará parte.

Bernstein, que iniciará sus vuelos el 15 del corriente en la Sportiva, no se ha decidido aún. París Le Clerc, director del aerodromo de Palomar, no nos ha comunicado absolutamente nada.

De manera pues, que por ahora las inscripciones constituyen un enigma.

63 Diario *La Razón.* 3 de junio de 1911.

La penúltima reunión de concurso interprovincial de doma de potros congregó numeroso público. En la tribuna oficial se vieron al presidente doctor Sáenz Peña y á su ministro doctor Eleodoro Lobos. Malos vientos soplaron para el aviador inglés Mr. Bernstein, que tenía anunciado su debut: rotura del aparato, embestida á la tribuna, etc. La anunciada ascensión nocturna del globo "Eduardo Newbery" se realizó sin novedades.

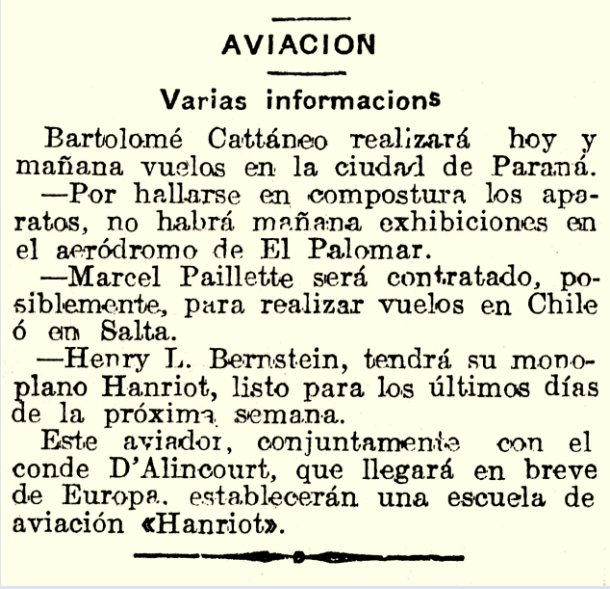
El aviador inglés Henry Bernstein y su esposa

Henry L. Berstein con el Hanriot (motor Chenut 60 hp en la Sociedad Sportiva. Junio de 1911[64]

28 MAR 11: El diario *Los Andes* anunció la llegada a Mendoza de Claude André. No se concretó, en su lugar viajó Paillette con el Farman tipo Militar.

13 MAY 11: El periódico *La Razón* anunció la posibilidad de contratación de Paillette para llevar a cabo vuelos en Santiago de Chile.

Artículo publicado por el diario La Razón.
13 de mayo de 1911



AVIACION

Varias informacions

Bartolomé Cattáneo realizará hoy y mañana vuelos en la ciudad de Paraná.

—Por hallarse en compostura los aparatos, no habrá mañana exhibiciones en el aeródromo de El Palomar.

—Marcel Paillette será contratado, posiblemente, para realizar vuelos en Chile ó en Salta.

—Henry L. Bernstein, tendrá su monoplano Hanriot, listo para los últimos días de la próxima semana.

Este aviador, conjuntamente con el conde D'Alincourt, que llegará en breve de Europa, establecerán una escuela de aviación «Hanriot».

[64] Foto Archivo General de la Nación. Revista *Caras y Caretas* Nº 663. 17 de junio de 1911.

JUN 11: Paillette en 30 minutos voló desde El Palomar hasta el hipódromo *Nacional* en Belgrano con el Henry Farman de la Compañía Aérea Argentina.

Hangares de la Compañía Aérea Argentina en El Palomar. 1912

Paillette regresó con su Blériot XI a San Fernando, al terminar, siendo casi de noche. Cattaneo y Castaibert, que habían acudido también en vuelo desde Villa Lugano, dejaron en la Sportiva sus máquinas, lo mismo que el aviador Piñeyro[65].

Noticia de Paillette sobre las exhibiciones en la Sportiva[66]

El aviador Paillette—

Paillette se propone tomar parte en la prueba en los comienzos de la semana próxima. Ayer pasó el día en Villa Lugano, dedicado á poner en regla su biplano Sommer, con el cual piensa llevar á cabo, en la primera oportunidad, una excursión para conocer en parte el camino de la primera etapa y empezar el raid en buenas condiciones. La revisión del aparato fué provechosa, pues se advirtió la rotura de un tubo del estabilizador. Ayer mismo se comenzó la tarea de reparar el desperfecto.

El aparato con que Paillette piensa tomar parte en el raid es un Blériot del mismo tipo del de Cattáneo.

65 Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 20. Diciembre de 1913/Enero de 1914.

66 Diario *La Nación.* 27 de enero de 1911.

Paillette con su Blériot XI en Villa Lugano[67]

26 JUN 11: Vuelo de Paillette en Salta.

PAILLETTE EN SALTA

Marcel Paillette, volando sobre Salta

La nota gráfica que precede estas líneas, representando á Paillette elevado sobre las sierras de Salta en una hora de crepúsculos, constituye un espectáculo que no nos ha sido dado ver á nosotros.

Los salteños, después de tantas intemperancias para con el aviador referido, han aplaudido al buen piloto francés que les ha proporcionado con este vuelo especialmente, la percepción de una fantasía aérea jamás soñada por aquellos pacíficos y aislados vecinos.

La sombra del ave mecánica de Paillette volando sobre unas nubes altas, se reflejó en éstas, proporcionando la ilusión óptica de dos aeroplanos; el sol, que escondía sus penachos dorados, tomó dentro de sus rayos agonizantes la silueta del Farman, y con sus líneas opacas lo transportó más alto. Así los salteños presenciaron el curioso efecto y aplaudían á Paillette y al aviador de más arriba.

¡Cosas de la aviación!

Hoy Paillette deberá llegar á Tucumán, para volar el 9, 14 y 16 de Julio próximo.

Crónica de los vuelos de Paillette en Salta[68]

67 Foto revista La ilustración Sud-Americana Nº 433. 15 de enero de 1911.

68 Diario *La Razón*. 27 de junio de 1911.

10, 14 y 17 JUL 11: Desarrolló vuelos en Tucumán operando desde el Parque *Centenario*.

22 JUL 11: Destruido en Tucumán por temporal durante gira de exhibición[69]. Reparado permaneció en depósito en Villa Lugano.

Marcel Paillette al frente de su avión destruido por una tormenta en Tucumán. 22 de julio de 1911[70]

02 AGO 11: Paillette realizó un vuelo de 30 minutos entre El Palomar y el hipódromo Argentino[71].

20 AGO 11: Vuelo de Paillette desde El Palomar al hipódromo Argentino a bordo del Farman tipo militar. Fue un domingo con mucho viento salió a las 15:02 de la Compañía Aérea Argentina en El Palomar, se dirigió al hipódromo Argentino, procurando cada vez mayor altura en grandes círculos para seguir luego la línea del ferrocarril al Pacífico entrando por el lado de la Sportiva, y allí describió, conservando siempre mucha altura, un amplio circuito, mientras el público prorrumpía en entusiastas aplausos.

69 Boletín del Aero Club Argentino Nº 1. Junio de 1911.

70 Boletín del Aero Club Argentino. Año I Nº 3. 10 de agosto de 1911.

71 BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* Nº 3, 2ª Parte. Pág. 43.

Paillette en el hipódromo Argentino con el Farman tipo Militar en el hipódromo Argentino el 20 de agosto de 1911. En la fotografía se puede apreciar el grupo de cola con tres derivas, clásicas de los modelos Militar y Copa Michelin fabricados por la casa Farman, y los tres tanques de combustible tipo tambor dispuestos de forma transversal 72

De derecha a izquierda: Newbery, Mascías, ¿?, Castaibert, Cabo Dragoneante Fels y Paillette[73]

[72] Foto revista *Caras y Caretas* Nº 673. 26 de agosto de 1911.

[73] Foto Archivo General de la Nación.

08 SEP 11: Vuelo de Cattaneo y Paillette sobre Buenos Aires. Cattaneo (Blériot XI) partió a las 16:35 de Villa Lugano para dirigirse al Palomar, en busca de su colega francés. Salió con Paillette en el Farman tipo Militar, desde ese punto de acuerdo con un plan trazado de antemano, pues corriéndose en el hipódromo *Argentino* el Gran Premio Jockey Club instituido dos premios para los aviadores que fueran a realizar evoluciones sobre la pista de Palermo. Paillette voló a 1700 m y la de Cattaneo 1500 m. Un periódico de la época expresaba lo siguiente:

> *Paillette continuaba evolucionando a diversas alturas. De pronto el motor, debido a un desperfecto del magneto detuvo su marcha obligando al piloto francés a describir una larga espiral en vuelo planeado desde 900 m.*
>
> *El experto aviador juzgó temerario aterrar en el local del hipódromo y aprovechando la baja marea descendió sobre la playa del Río de la Plata, a 50 m de la costa. Cattáneo descendió no sin algunas dificultades dado la estrechez de la pista fue recibido por el señor Villanueva y acompañado hasta el palco oficial donde se le agasajó.*

Aeródromo de Villa Lugano. De izquierda a derecha: Marcel André Paillette, Jorge Alejandro Newbery, Pablo Teodoro Fels y Paul Castaibert delante de un Blériot XI[74]

[74] Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.

24 SEP 11: Serie de vuelos con pasajeros en El Palomar por el aviador Marcel Paillette[75]:
16:08: pasajero Carlos Homps, lanzamiento 13" 4/5, duración del vuelo 2 minutos.
16:22: con Teodoro Fels, decolaje 12" 1/5, duración 4 minutos.
16:32: Dr. Gabriel Dasso, decolaje 11" 2/5, duración 8 minutos. Fue uno de los vuelos más largos y de mayor altura, caracterizado por los virajes cerrados.
16:42: Capitán del Regimiento 8 de caballería Enrique Raimundo Pilotto, decolaje 11" 1/5, duración 8 minutos. Este vuelo se señaló por la elevación alcanzada, que aproximadamente de 250 m.
16:53: René Balespuef, decolaje 10"1/5 duración 4 minutos
17:00: Pilades Capaglia, decolaje 11" 4/5, duración 4 minutos.
17:06: Edmundo Denuano, decolaje 11" 1/5, duración 6 minutos.
17:13: Alejandro Pourtalé, decolaje 12", duración 2 minutos.
17:22: Sra. de Fioretti, decolaje 11" 2/5, duración 7 minutos.
17:33 Edmundo Homps, decolaje 9" 1/5, duración 6 minutos.

Los pocos minutos de claridad que restaban fueron aprovechados por Sergio García Uriburu para realizar un vuelo con el mismo biplano empleado por Paillette. El citado aficionado obtuvo un excelente despegue en 9" y a una altura que varió entre 50 y 200 m, describió dos vuelos por la pista y por sobre las vecindades de Hurlingham, ejecutando viradas impresionantes.

La duración de este vuelo fue de 15 minutos y el descenso constituyó un bonito vuelo planeado, iniciado desde 40 m.

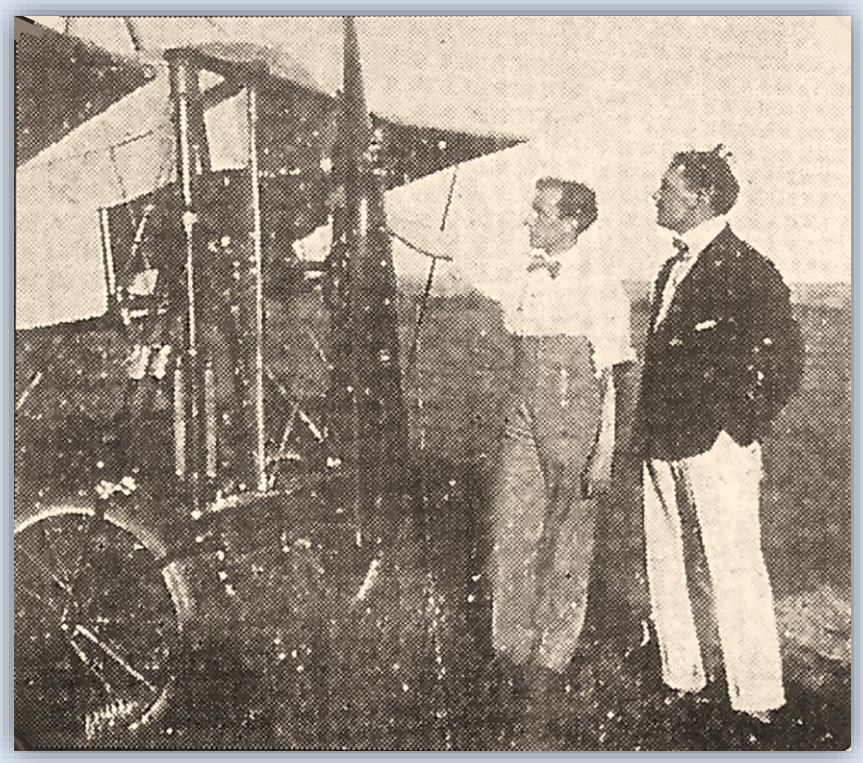
29 DIC 11: Vuelo de Paillette con el Blériot XI desde El Palomar a La Plata. A las 14 llegó al aeródromo de la Compañía Aérea Argentina y en presencia de unos cuantos espectadores, en su mayoría amigos del aviador, el monoplano Blériot-Gnôme fue sacado del cobertizo para ser objeto de una prolija revisión. El viento soplaba con intensidad, pero no por ráfagas.

Despegó a las 16:05 en una carrera 60 m, voló a 500 m siguió la ruta trazada de antemano en dirección a Villa Lugano. Al acercarse a Flores alcanzó la altura media de 700 m, pasó sobre Lanús, Lomas y Temperley, para desde este último punto desviarse y continuar, a partir de Quilmes, la vía del ferrocarril del Sur, rumbo al punto de destino.

Arribó al hipódromo por el lado norte, manteniéndose en una línea de vuelo relativamente baja. El aeroplano tenía bruscas sacudidas debido a que el viento soplaba, en tierra con una velocidad que variaba entre 30 y 35 km/h.

Antes de descender cerró tres grandes circuitos sobre el bosque y la ciudad para conocer bien el terreno en el cual debía efectuar el aterraje. Este se efectuó en inmejorables condiciones y desde una altura de 80 m, con el motor completamente detenido, en medio de una salva de aplausos. Paillette realizó este raid en óptimas condiciones, pues salvó los 70 km en 36 minutos[76].

[75] Boletín del Aero Club Argentino Año I Nº 4. 10 de septiembre de 1911.
[76] Boletín del Aero Club Argentino. Año II Nº 7. 10 de febrero de 1912. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* Nº 3, 2ª Parte. Pág. 164.



Pablo Teodoro Fels con Marcel Paillette en Villa Lugano

02 AGO 11: Paillette realizó un vuelo El Palomar-Hipódromo Argentino en 30 minutos[77].

20 AGO 11: Vuelo de Paillette desde El Palomar al Hipódromo Argentino. Domingo con mucho viento a las 15:02 salió de la Compañía Aérea Argentina en El Palomar, se dirigió al hipódromo Argentino, procurando cada vez mayor altura en grandes círculos para seguir luego la línea del ferrocarril al Pacífico entrando por el lado de la Sportiva, y allí describió, conservando siempre mucha altura, un amplio circuito, mientras el público prorrumpía en entusiastas aplausos.

Continuó sobre la ciudad fue a virar sobre la cúpula del Congreso, para seguir la Av. de Mayo hasta las inmediaciones del puerto, y luego, guiándose por la costa, volvió a Palermo, para efectuar la recalada. El descenso de Paillette, fue casi vertical, porque siendo breve el terreno escogido y teniendo que corregir la translación de costado a que lo obligaban las ráfagas, corría peligro de rozar las barreras. Su maniobra tuvo completo éxito y calculando rápidamente el ángulo, tomó contacto con el suelo en forma instantánea[78].

24 SEP 11: Serie de vuelos con pasajeros en El Palomar realizados por Paillette[79]:
16:08: pasajero Carlos Homps, lanzamiento 13” 4/5, duración del vuelo 2 minutos.
16:22: con Teodoro Fels, decolaje 12” 1/5, duración 4 minutos.

---

77 BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* Nº 3, 2ª Parte. Pág. 43.
78 Boletín del Aero Club Argentino. Año I Nº 4. 10 de septiembre de 1911.
79 Boletín del Aero Club Argentino Año I Nº 4. 10 de septiembre de 1911.

16:32: Dr. Gabriel Dasso, decolaje 11” 2/5, duración 8 minutos. Fue uno de los vuelos más largos y de mayor altura, caracterizado por los virajes cerrados.
16:42: Capitán del Regimiento 8 de caballería Enrique Raimundo Pilotto, decolaje 11” 1/5, duración 8 minutos. Este vuelo se señaló por la elevación alcanzada, que aproximadamente de 250 m.
16:53: René Balespuef, decolaje 10”1/5 duración 4 minutos
17:00: Pilades Capaglia, decolaje 11” 4/5, duración 4 minutos.
17:06: Edmundo Denuano, decolaje 11” 1/5, duración 6 minutos.
17:13: Alejandro Pourtalé, decolaje 12”, duración 2 minutos.
17:22: Sra. de Fioretti, decolaje 11” 2/5, duración 7 minutos.
17:33 Edmundo Homps, decolaje 9” 1/5, duración 6 minutos.

Los pocos minutos de claridad que restaban fueron aprovechados por Sergio García Uriburu para realizar un vuelo con el mismo biplano empleado por Paillette.

El citado aficionado obtuvo un excelente lanzamiento en 9” y a una altura que varió entre 50 y 200 m, describió dos vuelos por la pista y por sobre las vecindades de Hurlingham, ejecutando viradas impresionantes. La duración de este vuelo fue de 15 minutos y el descenso constituyó un bonito vuelo planeado, iniciado desde 40 m.
Pasó a la Aviación de Ejército

1912
01 ENE 12: Paillette despegó con el Blériot XI de El Palomar voló sobre la Capital. Despegó después de las 16 recorriendo 50 m aproximadamente en 7 segundos, rumbo al norte y de cara al viento. Describió varias espirales para alcanzar una altura de 1000 m, suficiente para orientarse, y cerrado el último circuito y ya sobre las tribunas, despegó del hipódromo para efectuar el viaje.

Pasó sobre la estación Tolosa y guiándose siempre por las vías del ferrocarril del Sud, disminuyó de altura, llegando hasta los 200 m con el propósito de brindar a los pobladores de las varias villas que contornea el camino de automóviles el espectáculo de su paso. Cruzó por sobre Pereyra, Conchitas, Plátanos, Ezpeleta, Güemes, Wilde y Sarandí. Como notara que el recipiente del aceite se hallaba casi desprovisto de lubricante, resolvió dirigirse en procura de ese líquido al aeródromo de Villa Lugano, en donde llegó a las 18:20 volvió a reanudar el vuelo.

Cobró altura y a unos 700 m, casi llegando ascendió a 1200 m, penetrando a la capital por sobre Flores. Virando en corto sobre la derecha, se exhibió por encima de la Av. Rivadavia y siguiendo las líneas de nuestras principales arterias, cruzó la Avenida de Mayo hasta Retiro, descendió hasta 200 m y fue al hipódromo Argentino. Describió varias espirales siguiendo el corso de Palermo, que a esa hora se hallaba en su apogeo.

Las primeras sombras de la noche lo sorprendieron cuando aún se hallaba en Palermo. Por esa razón y como caso extremo, resolvió descender en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina. Inmediatamente el aparato fue desarmado y colocado en un estrecho galpón, a falta de cobertizo adecuado[80].

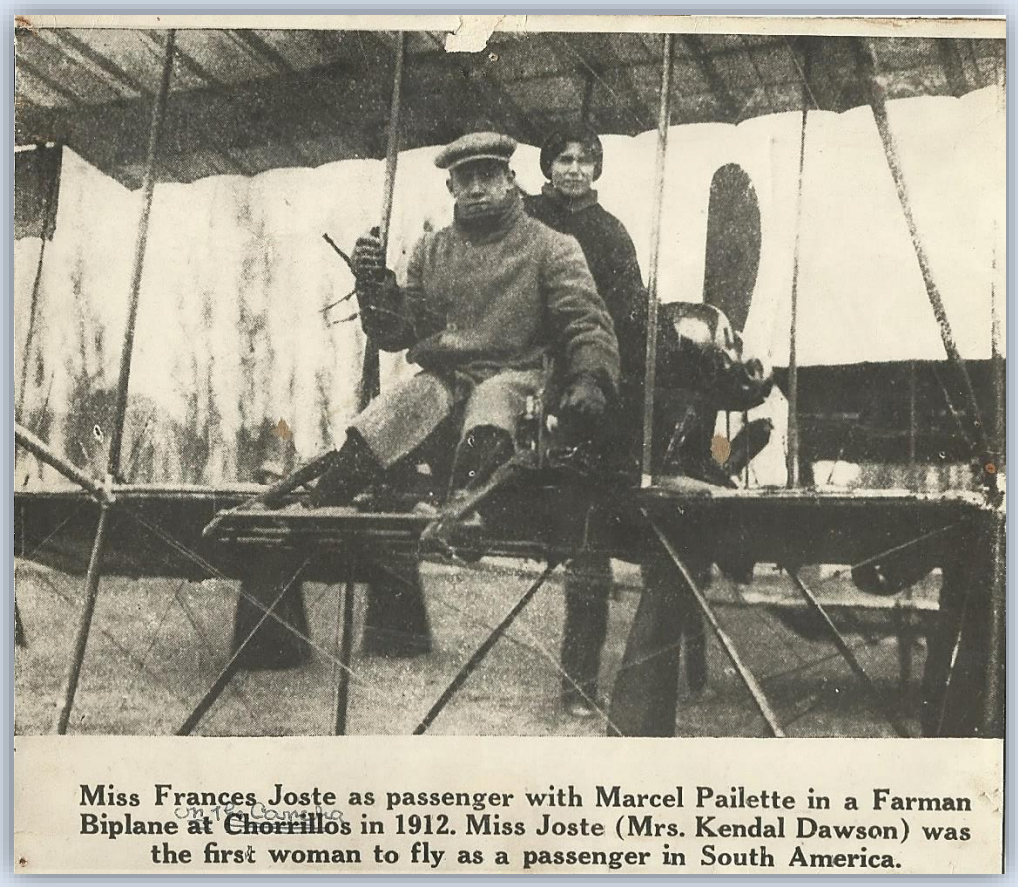
[80] Boletín del Aero Club Argentino. Año II Nº 7. 10 de febrero de 1912.

09 MAR 12: Paillette Se trasladó con el Sommer en el campo *Los Tamarindos*.

10 MAR 12: Inició vuelos con pasajeros en *Los Tamarindos*. Volaron Roger, Raúl Casariego, Roberto Martínez Cuitiño, Javier de la Reta, y una mujer de identidad desconocida.

MAY 12: El Farman tipo Militar fue llevado por Paillette a Chile.

JUN 12: Vuelos de exhibición y con pasajeros en Viña del Mar y en Santiago de Chile. En junio de ese año Paillette realizó exhibiciones de vuelo con pasajeros; los registros dan cuenta que el primero fue el sábado 1 de junio en el Sporting Club de Viña del Mar, cuando el piloto ofreció vencer un record de altura en Chile además de llevar pasajeros en alguno de sus vuelos. La elegida para realizar esta segunda promesa, fue la joven viñamarina Frances Joste[81], y días más tarde Rosina Sansson.



Marcel Paillette junto a la señorita Frances Joste Fox. Primera mujer chilena en volar como pasajero en un avión [82]

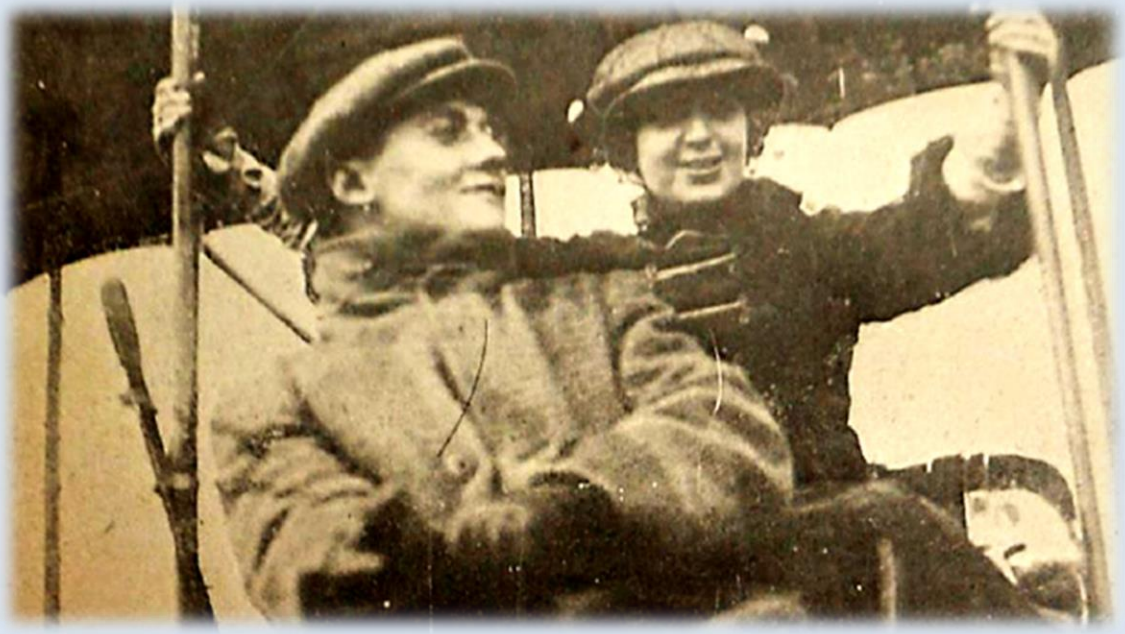
En otro medio de la época se registró además que, al realizar demostraciones aéreas en el Club Hípico de Santiago, habría volado con la señorita Rosario Herrera Lira, el 16 junio de 1912[83].

---

81 TRAUB GAINSBORG, Norberto. *Precursoras de las alas chilenas, breve reseña de las primeras mujeres en la Aviación Nacional.* Frances Emily Joste Fox. De padres británicos, nacida en Viña del Mar, circunscripción de Valparaíso el 21 de octubre de 1889. Revista *Aerohistoria* Nº 7. Julio de 2019. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

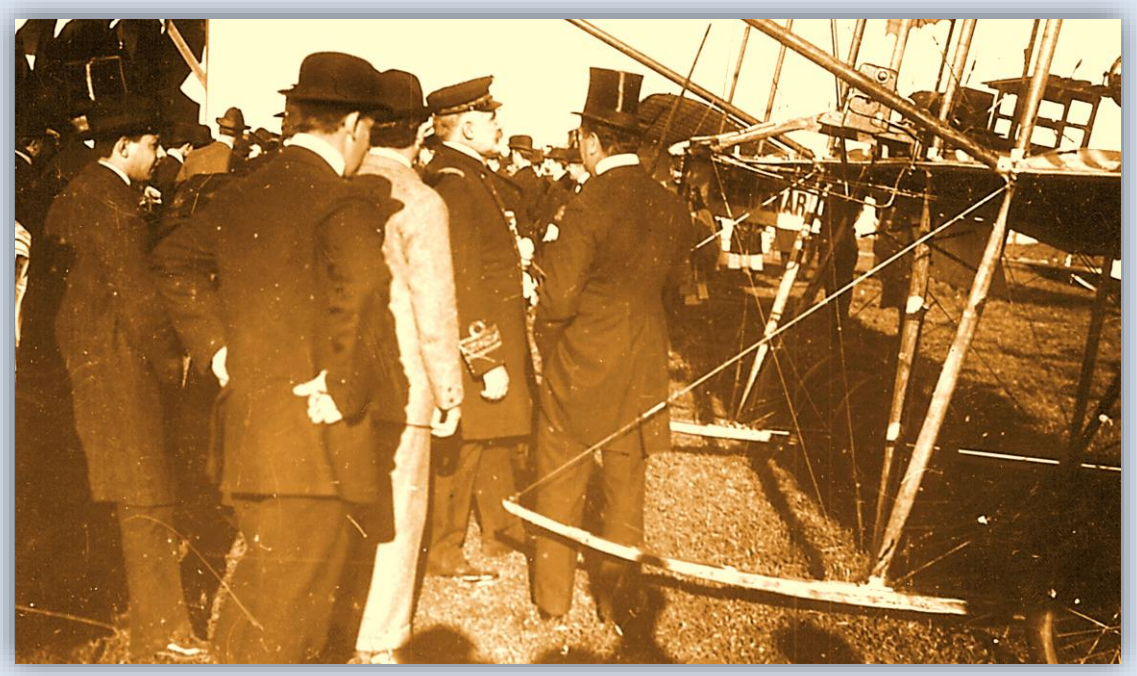
82 Revista South Pacific Mail. Junio 1912

83 ALARCÓN CARRASCO. Héctor. *Margot Duhalde Sotomayor - La Gran Aviadora Chilena.* Recuperado de Internet de: https://identidadyfuturo.cl/2012/07/26/margot-duhalde-sotomayor-la-gran-aviadora-chilena. Revista Aero*historia* Nº 7. Julio de 2019. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Marcel Paillette junto a Rosario Herrera Lira (primera mujer en volar en Santiago) en el biplano Henry Farman tipo Militar Modelo 1909. Gnôme Omega 50 hp[84]

12 AGO 12: Vuelo de Marcel Paillette con el Farman Nº I. Como registro inicial llevó la leyenda: *Donación de la Compañía Argentina de Tabacos.*



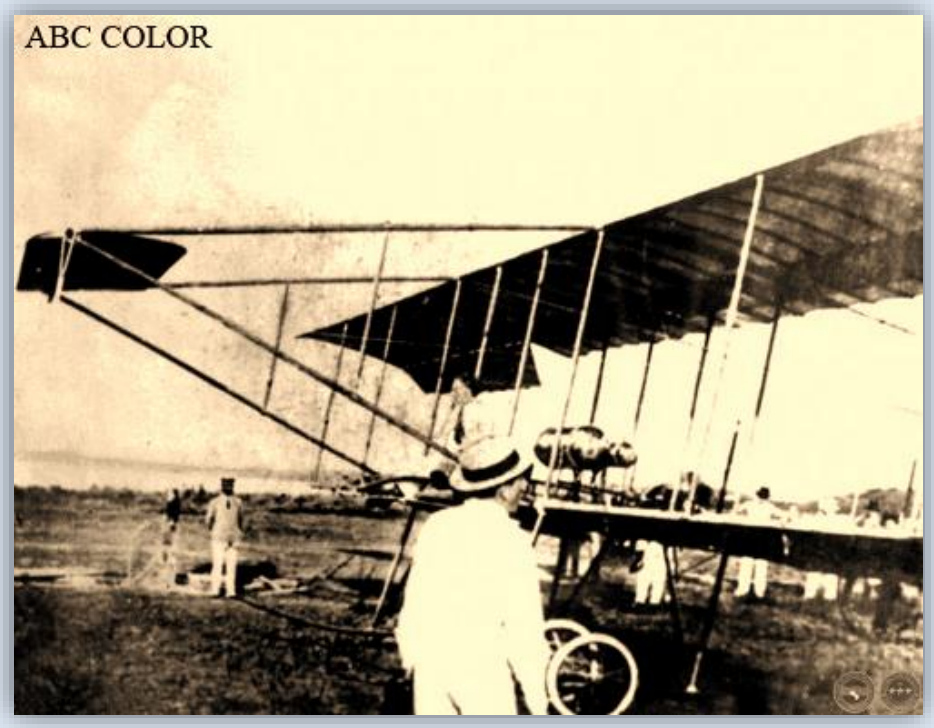
Jorge Newbery conversando con Domecq García delante del Farman, detrás se puede apreciar el Blériot XI Centenario

[84] Foto Revista *Aerohistoria* Nº 7. Julio de 2019. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

NOV 12: Trasladado del Farman tipo Militar a Paraguay en el vapor *Berna*. Junto con Paillette viajó Edmundo Marichal. Según una información local el avión transportado era tipo Militar modificado por Marichal[85]. De acuerdo con las fotografías, la modificación observable fue suprimirle el ala deriva central del grupo de cola, característica más saliente del tipo Militar junto con los tres tanques de combustible que traía de fábrica.

23 NOV 12: Inició el montaje en los bajos del edificio del Cabildo.

24 NOV 12: A las 16:30 Paillette voló en Paraguay utilizando como pista los bajos del edificio del Cabildo. Tuvo una duración de 15 minutos y se desarrolló entre 500 y 600 m de altura[86].



Farman de Paillette en Asunción[87]

26 NOV 12: Paillette llevó como primer pasajero al Dr. Carlos Sosa[88].

---

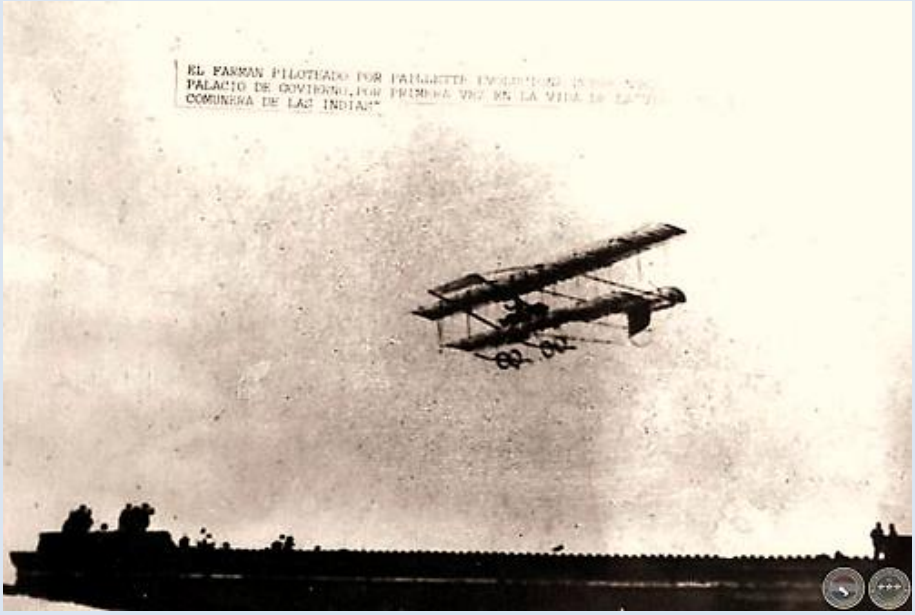
85 Recuperado de Internet de: http://www.portalguarani.com/575_luis_veron/19161_un_rara_avis_en_asuncion_marcel_paillete__por_luis_veron_abc_color__domingo_18_de_noviembre_del_2012.html

86 Recuperado de Internet de: http://www.portalguarani.com/575_luis_veron/19161_un_rara_avis_en_asuncion_marcel_paillete__por_luis_veron_abc_color__domingo_18_de_noviembre_del_2012.html

87 ABC Color. Recuperado de Internet de: http://www.portalguarani.com/userfiles/images/Luis%20Vera/2012/Farman%20de%20Paillette/farman-de-paillette-en-preparacion-para-primer-vuelo-en-asuncion%20portalguarani.jpg

88 Recuperado de Internet de: http://www.portalguarani.com/575_luis_veron/19161_un_rara_avis_en_asuncion_marcel_paillete__por_luis_veron_abc_color__domingo_18_de_noviembre_del_2012.html

Farman volando en Asunción[89]



Realizó innumerables vuelos durante los días subsiguientes, e inclusive llegó a transportar al propio Presidente de la República en aquel entonces, el Dr. Eduardo Schaerer Vera y Aragón, convirtiéndose en el primer presidente sudamericano en volar en un avión[90].

Vuelos de Paillette en Paraguay[91]

PARAGUAY

LOS VUELOS DE PAILLETE

Probable escuela de aviación

ASUNCION, 30.—Se ha decretado el pago de 4000 $ oro al aviador Paillete por los vuelos realizados durante las fiestas patrias.

El aviador nombrado regresará a ésa el domingo.

Va satisfecho de su jira, y piensa estudiar la conveniencia que puede ofrecer la instalación de una escuela de aviación en ésta.

Puede afirmarse que su venida ha despertado vivo interés por ese deporte, pues varios jóvenes proyectan ir a hacer estudios en Europa, y no sería raro que el gobierno propiciara una escuela del ramo para el ejército.

La ascensión del presidente ha dejado muy buena impresión. Varios diplomáticos estuvieron a felicitarlo en su casa particular.

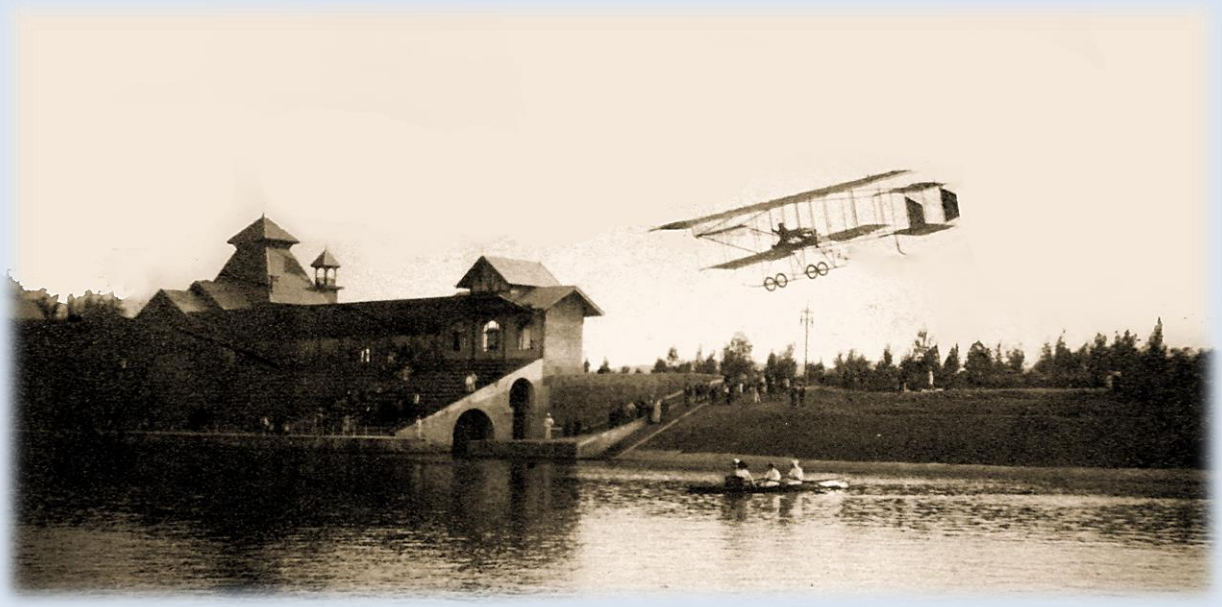
La prensa elogia su arriesgada decisión. Su vuelo duró veinte minutos.

La colectividad francesa ofrecerá un banquete al aviador Paillete, así como también un grupo de paraguayos, encabezados por D. Carlos Sosa, subsecretario del ministerio de relaciones.

89 Recuperado de Internet de: http://www.portalguarani.com/userfiles/images/Luis%20Vera/2012/Farman%20de%20Paillette/avion-de-paillette-sobrevolando-palacio-de-gobierno%20abc%20portalguarani.jpg

90 Recuperado de Internet de: http://www.fuerzaaerea.mil.py/index.php?cod=los%20a%C3%B1os%2010&plan=1

91 Diario *La Nación*. 1 de diciembre de 1912.



Farman muy probablemente perteneciente a Paillette volando en Asunción[92]

10AGO12: Paillette fue contratado como profesor de vuelo en la Escuela de Aviación Militar. Esto se produjo merced a una donación por parte del pueblo de Azul de un avión y los servicios de un profesor con destino a la Escuela de Aviación Militar, ofrecidos a través del jefe del Batallón 2 de Ingenieros cuyo jefe era el Teniente coronel Isidro José Arroyo (Jefe de unidad entre 1910 y 1914); que fue formalmente aceptada por Decreto[93]).

Como dato de color en esa unidad en 1910 había sido 2ª Jefe el Mayor Enrique Carlos Alberto Mosconi y revistaba con el cargo de Comandante de Compañía el Subteniente Luis Cenobio Candelaria, protagonista del cruce en avión de la cordillera de los Andes. El día del acto de inauguración realizó un vuelo de Paillette en el Farman Nº I[94] con el General Gregorio Vélez a una altura máxima de 100 m. El General felicitó al piloto a Paillette por su maestría y sé mostró satisfecho de la excursión, ponderando los servicios del nuevo elemento que se incorpora el ejército.

12 AGO 12: Dado de alta con un vuelo de Marcel Paillette. Como registro inicial llevó la leyenda: *Donación de la Compañía Argentina de Tabacos.* Vuelos realizados:
Paillette con el Subteniente Tomás Ángel Santalio Alegre del B 1 Ingenieros
Teniente Raúl Goubat bajo la dirección de Paillette (asiento de atrás).
Ing. Jorge Newbery con una detención del motor en vuelos y aterrizaje en planeo.
Paillette con el soldado Fels (Blériot XI) sobre el tren al atardecer[95].

---

92 Colección Morz. Archivo Dirección de estudios históricos de la Fuerza Aérea.

93 Boletín Militar N.º 3267, 1ª Parte. 18 de mayo de 1912. *Se aceptan oficialmente, por intermedio del Aero Club Argentino las donaciones de aeronaves con destino a la Escuela de Aviación Militar realizadas por la Compañía Argentina de Tabacos Limitada consistente en un monoplano Nieuport, un Blériot XI, un biplano Henry Farman y los servicios del Aviador Marcel Paillette por el término de 3 meses para la enseñanza de los oficiales que designe el Ministerio de Guerra. También se aceptó la donación del Nieuport bautizado Eduardo Castex.* Boletín Militar N.º 3451, 1ª Parte. 4 de enero de 1913.

94 Era el Henri Farman II modelo 1909 traído por Alfred Valletón a principios de 1910, este biplano voló en Campo de Mayo desde la pista preparada frente a la Escuela de Clases; luego fue vendido a la Compañía Aérea Argentina que entonces funcionaba en El Palomar. Cuando cerraron sus operaciones el avión pasó a la Aviación Militar. Estaba catalogado como avión de Turismo. Historia de Campo de Mayo. Ejército Argentino 2ª División de Ejército. (1933) Instituto Geográfico Militar. MARTÍN, Eloy. *Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo.* Histarmar. Septiembre de 2013. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.org/AVIACION/Las%20primeras%20pistas%20de%20aterrizaje%20en%20Campo%20de%20Mayo.pdf

95 Boletín del Aero Club Argentino. Año II Nº 9. 15 de octubre de 1912.

Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat a bordo del Farman Nº I en su primer vuelo con Paillette

08 SEP 12: Donado a la Escuela Militar de Aviación. En esa ocasión Paillette voló con el Ministro de Guerra General Gregorio Vélez (1863-1949).

Paillette con el Ministro de Guerra: General Gregorio Vélez antes de iniciar un vuelo de demostración[96]

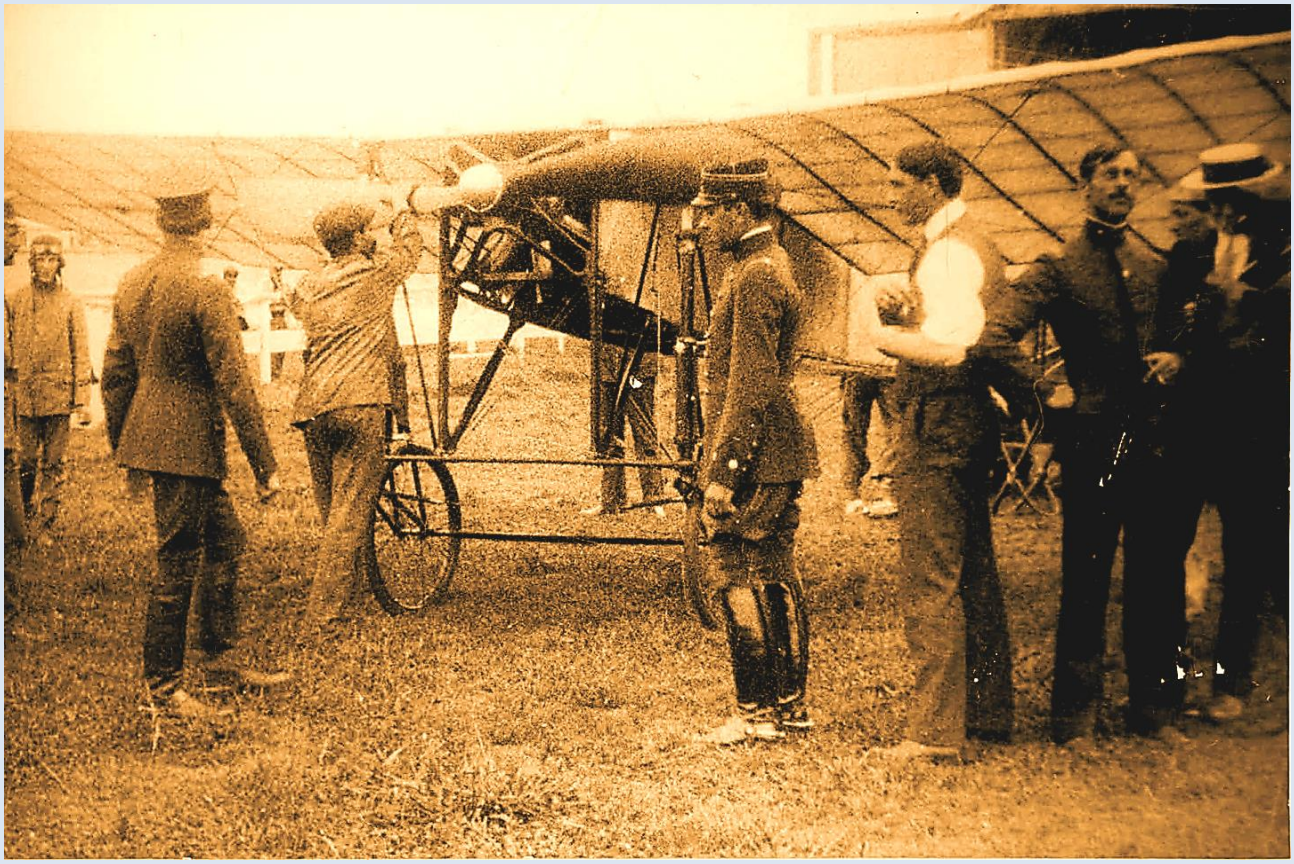
[96] Revista *La ilustración Sud-Americana* XXI Nº 497, 15 de septiembre de 1912. Boletín del Aero Club Argentino.

Paillette en el Henri Farman Nº I con el General Vélez el día de la inauguración de la Escuela

Participación en la Escuela de Aviación Militar

Desarrolló una intensa actividad y en agosto de1912 fue contratado como profesor de vuelo de la Escuela de Aviación Militar.

Paillette con el Blériot XI motor Gnôme Omega 50 hp Nº I Centenario con en El Palomar[97]



Blériot XI en el Palomar en el momento de la puesta en marcha por parte del mecánico Pablo Juan Parasochka[98], sobre el costado izquierdo se puede ver al soldado Fels con casco de vuelo y sobre la derecha con chaleco y camisa blanca a André Marcel Paillette (con chaleco y camisa blanca) observando el procedimiento. 1912[99]

97 Boletín del Aero Club Argentino. Año II Nº 9. 15 de octubre de 1912.

98 Nacido en Rusia también fue conocido como Juan Molberto.

99 Foto Archivo General de la Nación.

Jorge A. Newbery con Paillette[100]

1913

Hasta mediados del año la actividad de Paillette se centró en la preparación de la Escuela Militar de Aviación de la República Oriental del Uruguay. De regreso a la Argentina se habría dedicado con Pablo Teodoro Fels a organizar su escuela de vuelo en San Fernando y constituir la sociedad correspondiente.

Participación en la República Oriental del Uruguay

El 3 de diciembre de 1912 el Poder Ejecutivo a cargo del periodista y político José Pablo Torcuato Batlle y Ordóñez (1856-1929) y el Ministerio de Guerra y Marina comenzaron las tratativas tendientes a crear la Escuela de Aviación Militar. Siete días más tarde, en conocimiento del desempeño de Paillette en Argentina el Ministro; General Juan Bernazza y Jerez lo invitó a Montevideo para avanzar con la

100 Foto archivo Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown.

iniciativa. El 11 se reunieron en Montevideo y acordaron las bases para la creación del instituto militar. Ese mes en el Círculo Militar se conformó un Comité de Aviación Nacional, destinado a canalizar y agilizar la iniciativa.

El francés solicitó la construcción de un galpón de unos 16 m por 5 m y cobertizos adicionales para alojar aeronaves, equipos y utilajes necesarios para su operación y mantenimiento. Dos aeronaves: un biplano Farman y un Blériot XI (ambos equipados con motores Gnôme de 50 hp)[101] y los gastos previstos para el funcionamiento por el término de tres meses estimados en 25000 pesos oro. Subsidiariamente se contrató al piloto francés por igual término con un salario de 10000 pesos oro.

Los aviones adquiridos para la Escuela Militar de Uruguay

Este prolífico constructor aeronáutico nacido en la Serena, Chile, el 28 de marzo de 1880 y de joven se estableció en Francia y a los 18 años aproximadamente ingresó como aprendiz en la planta aeronáutica *Farman Frères* en Billiancourt. Allí poco tiempo después se destacó como carpintero. En 1910, a partir de los pedidos de compra de los populares biplanos Farman por parte de entusiastas argentinos, sus propietarios lo comisionaron a nuestro país para supervisar y garantizar las entregas y armado del material.

A principios de 1911 regresó a Francia donde permaneció hasta enero del año siguiente y volvió a la Argentina trayendo consigo planos de este notable biplano y del Blériot XI. En Buenos Aires estableció en taller de reparaciones y construcciones aeronáuticas de la calle Güemes Nº 4228[102] de la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, por motivos prácticos quiso reubicar estas instalaciones en un lugar con campo donde pudiesen operar aviones y al año siguiente se trasladó a un campo de La Paternal adyacente a la Av. Warnes al 2700. El 9 de octubre de 1914 una noticia confirmó el comienzo de su instalación.

Luego decidió comprar un importante lote en Quilmes donde finalmente estableció su fábrica y una escuela de vuelo que inauguró el 5 de febrero de 1915[103]. Contaban con un excelente campo de aviación a orillas del río, amplios hangares y una instalación de habitaciones para los alumnos que quieran vivir allí, como asimismo un bar y restaurante, comedores, etc. y se podía llegar rápidamente gracias al transporte brindado por tranvías y ferrocarril. Funcionó hasta 1917. Luego se trasladó a la localidad bonaerense de Olivos y años más tarde se mudó nuevamente al Centro de Aviación Civil en Castelar.

Tenemos antecedentes para aseverar que Marichal, independientemente de sus intervenciones de carácter técnico en reparaciones y modificaciones de aeronaves, en sus talleres construyó una veintena de biplanos tipo Farman[104] y siete monoplanos tipo Blériot XI. De los primeros el número de serie 2 (bautizado *El Águila*) y el 3 fueron a esta Escuela Militar junto con el monoplano tipo Blériot XI (biplaza) número de serie 1.

---

101 La gestión de adquisición estuvo a cargo de Paillette y se pautó un valor de 8000 pesos oro. Los aviones fueron construidos en los talleres de Edmundo Marichal ubicados en sobre la calle Güemes Nº 4228 de la ciudad de Buenos Aires.
Estos fueron el Farman Marichal número de serie 14 y el Blériot Marichal XI número de serie 1 (biplaza) que llegaron a fines de febrero de 1913.

102 Cerca de la esquina con la calle Virasoro.

103 Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 28 Noviembre-Diciembre de 1914. Enero de 1915.

104 El número de serie 14 fue adquirido por Ángel Salvador Adami.

AERODROMO DE QUILMES

ESCUELA DE AVIACIÓN — FÁBRICA DE AEROPLANOS

EDMOND MARICHAL, DIRECTOR PROPIETARIO

Unica fábrica de su ramo que existe en Sud-América. Proveedora de las escuelas civiles y militares sud-americanas y de los principales aviadores que actúan en el país.

Ha construido hasta la fecha 23 aparatos, de los cuales cinco monoplanos y 18 biplanos. En la actualidad se halla en construcción el primer hidroaeroplano argentino.

Enseñanza para Piloto civil y militar y Mecánico aviador.

Cursos prácticos y teóricos.

Vuelos con pasajeros.

Exhibiciones.

Alquiler de aparatos.

Reclames aéreas.

VISTA GENERAL DE LA FABRICA — Sección Carpintería.

Edmundo Marichal. Derecha: Publicidad de la los talleres en Quilmes[105]

Finalmente, el 8 de enero de 1913 las autoridades dan curso a la propuesta y comunican la decisión al Paillette y el 22 se establecieron las pautas necesarias para concretar el proyecto de una *Escuela Nacional de Aviación* y un Aero Club[106].

A principios de febrero Paillette y el Capitán de Fragata José Carrasco Galeano comenzaron los reconocimientos para seleccionar un campo apropiado y seleccionaron un terreno en la zona de Melilla que estaba originalmente previsto para la instalación de un centro de exposiciones ganaderas[107] y se expropió. El campo tenía 2300 hectáreas, distante a 15 km de Canelones y 5 de Villa de Los Cerrillos.

El 9 de febrero, por Orden General Nº 1133, el Ejército llamó a concurso de inscripción para los aspirantes y la Escuela comenzó a funcionar el 17 de marzo bajo la dirección técnica de Paillette y se extendió hasta el 15 de junio de 1913.

El primer grupo de oficiales alumnos del instituto estuvo integrado por el Capitán José San Martín, Tenientes 1º: Ramón Arambillete, Gregorio Álvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan Manuel Boizo Lanza; Tenientes 2º: Braulio E. Duarte y Juan B. Bértiz y los Alféreces: Enrique Prado, Cesáreo Luis Berisso y Santiago Guido[108].

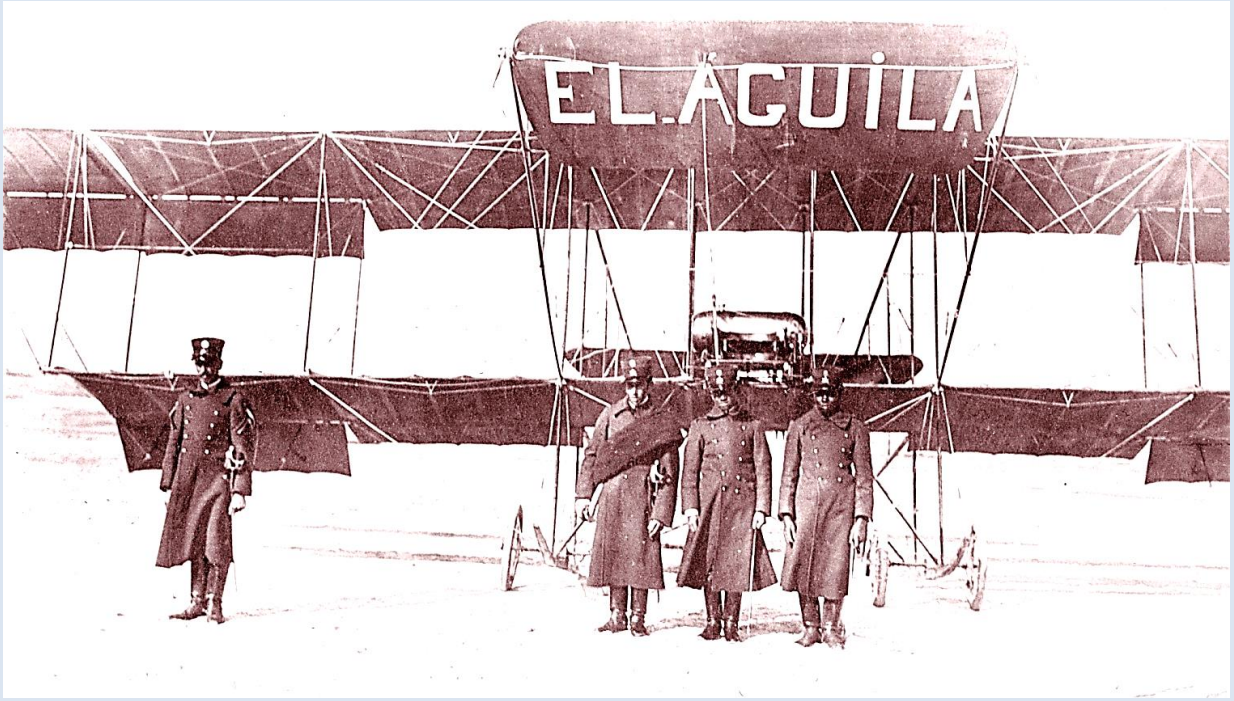
---

105 Boletín del Aero Club Argentino. 1915.

106 *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional* (1913-1953). Montevideo. 2007. Pág. 14 a 20.

107 Ex estancia *Santo Domingo*, 3ra Sección Judicial, Zona 4. Sucesión de Dalmiro Veracierto.

108 Orden General Nº 1155. *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional* (1913-1953). Montevideo. 2007. Pág. 27



Farman Marichal Nº 2 "El Águila" con personal de la aviación militar uruguaya[109]

Farman Marichal N/C 2 El Águila. Paillette fue el instructor de la Escuela de Aviación Militar que se inauguró en Los Cerrillos el 17 de marzo de 1913. Al terminarse los fondos previstos, estaban prontos para cumplir el primer vuelo solo varios de los alumnos pilotos. Anticipándose al cierre de la Escuela por la no renovación del contrato con el instructor y propietario de las aeronaves, el entonces Alférez Cesáreo Berisso, se escapa en el biplano Farman El Águila y cumple subrepticiamente su primer vuelo en solitario desde Los Cerrillos hasta la playa Malvín en Montevideo[110]

109 Foto Archivo Museo Aeronáutico del Uruguay.

110 Recuperado de Internet de: http://www.pilotoviejo.com/farman.htm

Paillette posando delante del segundo Farman Marichal N/C 3 con un oficial uruguayo. 22 de junio de 1913[111]

1914

24/25 ENE 14: Se realizó una fiesta en la Sportiva en Palermo para contribuir al sostenimiento de la Flotilla Aérea Militar que congregó más de 10000 personas. Los aviadores Piñeyro, Paillette, Cattaneo y Castaibert arrancaron miles de aplausos por la habilidad desplegada en sus arriesgadas maniobras, llegando instantes en que el público temía un accidente.

Escuela de vuelo Paillette-Fels

De regreso de Montevideo a fines de 1913 se constituyó la sociedad André Marcel Paillette y Pablo Teodoro Fels para formar una escuela de vuelo. El establecimiento se organizó en 1914 sobre los terrenos que actualmente ocupa el aeródromo San Fernando. En ese entonces tenía una extensión de 800 m x 2000 m, a cinco cuadras de la estación San Fernando (FCCA) y a ocho del camino de automóviles que une el Tigre con la Capital112. Contaba con dos biplanos Farman Marichal equipados con motor Gnôme de 50 hp.

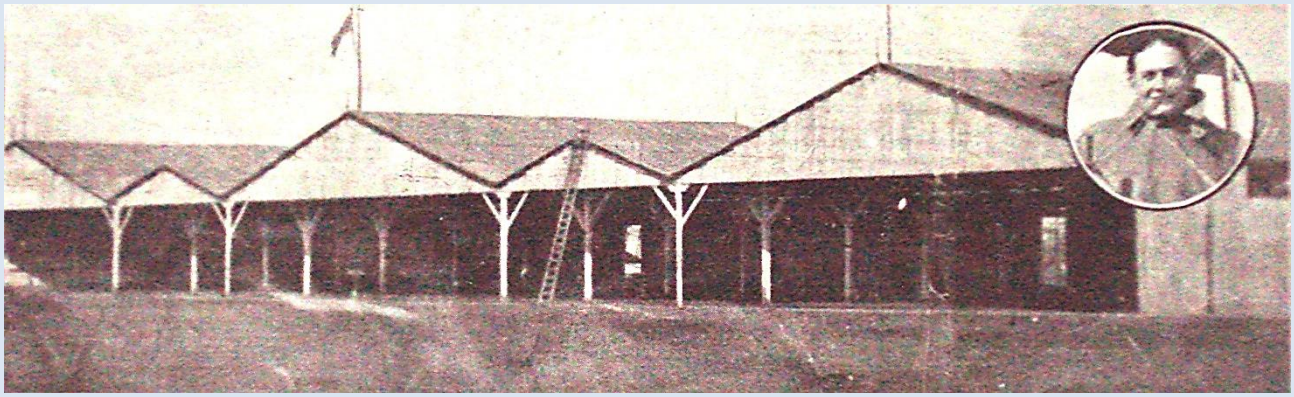
Se edificaron galpones para aparatos y talleres, 24 habitaciones para personal y alumnos de la escuela, tribunas para la concurrencia y restaurant-bar113. Los primeros alumnos fueron Enrique Adrián Roger (luego instructor), Francisco Labit Miramon, Alberto Jarfelt, Manuel García Conesa, José María Robles,

111 Foto Archivo Museo Aeronáutico del Uruguay.

112 Boletín del Aero Club Argentino Año IV Nº 22. Abril de 1914.

113 Un incendio destruyó la confitería ocasionando pérdidas por 12000 pesos. Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 27. Septiembre-Octubre de 1914.

Marcelo Guenite, Jacobo P. Storti, Juan V. Romanella, Ricardo Detomassi, Julio Crespo y una persona de apellido Altamira.



ESCUELA DE AVIACIÓN

AERODROMO DE SAN FERNANDO

SAN FERNANDO, F. C. C. A.

MARCELO FAILLETTE, propietario-fundador.

Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914: Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramón, José M. Robles, Amalia C. Figueredo, José A. Cousillas, Carlos F. Borcosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumiento.

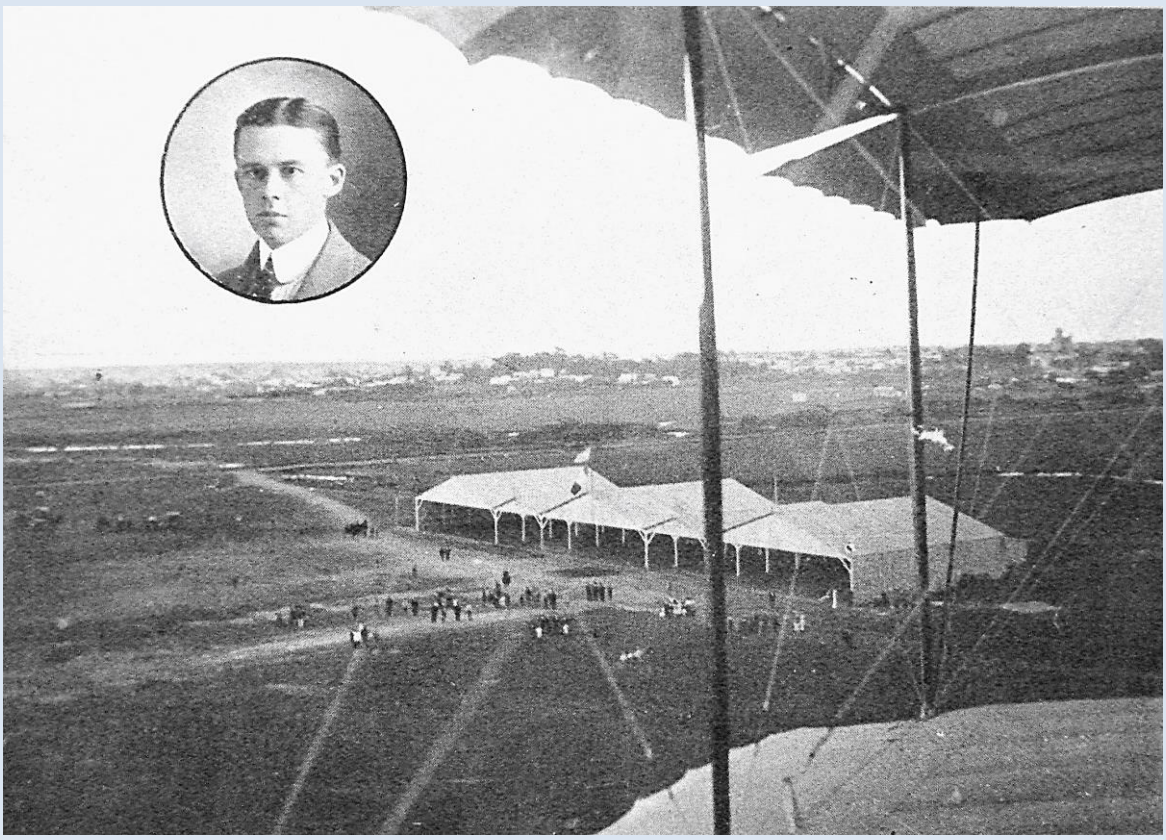
EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SUD AMÉRICA.

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

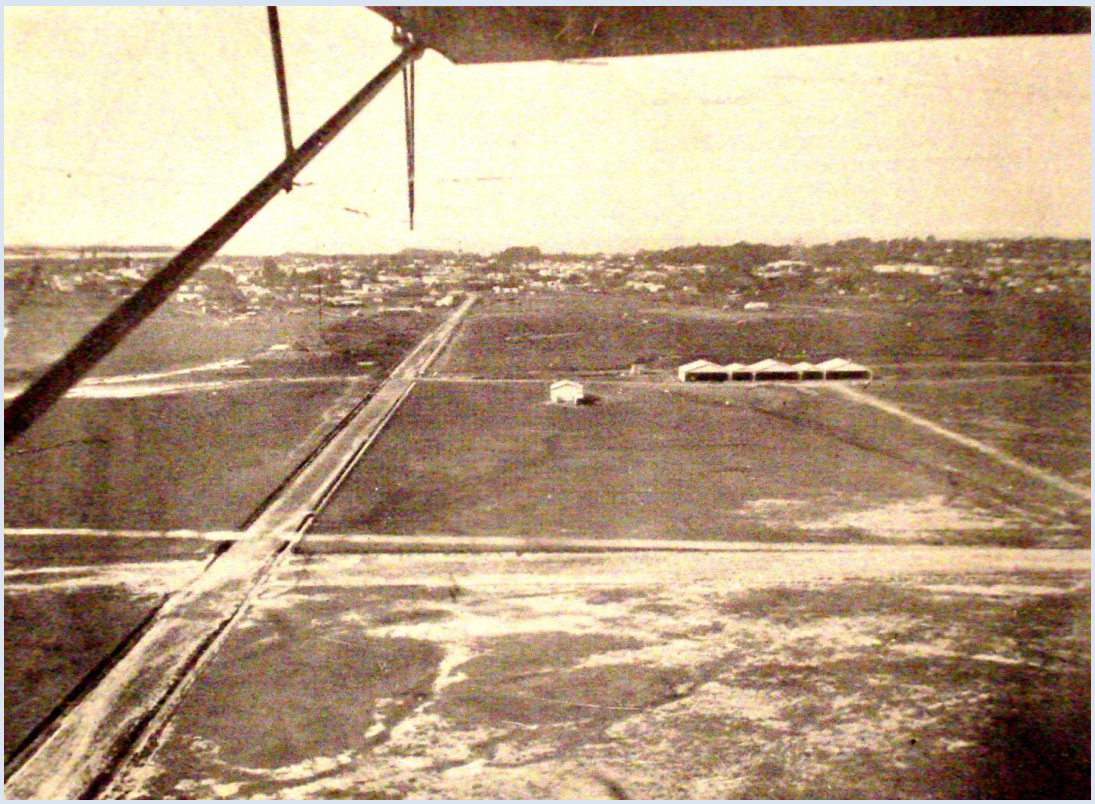
Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

Publicidad de época[114]

114 Boletín del Aero Club Argentino.



Fotografía oblicua de la Escuela Paillette-Fels vista desde un Farman con el rostro del Director del establecimiento, Enrique Adrián Roger



Aeródromo San Fernando. Escuela Paillette Fels vista desde un Farman Marichal. 1915

Los restos de sus instalaciones aún permanecieron en pie hasta hace poco al lado de los hangares que posee la Prefectura Naval Argentina.

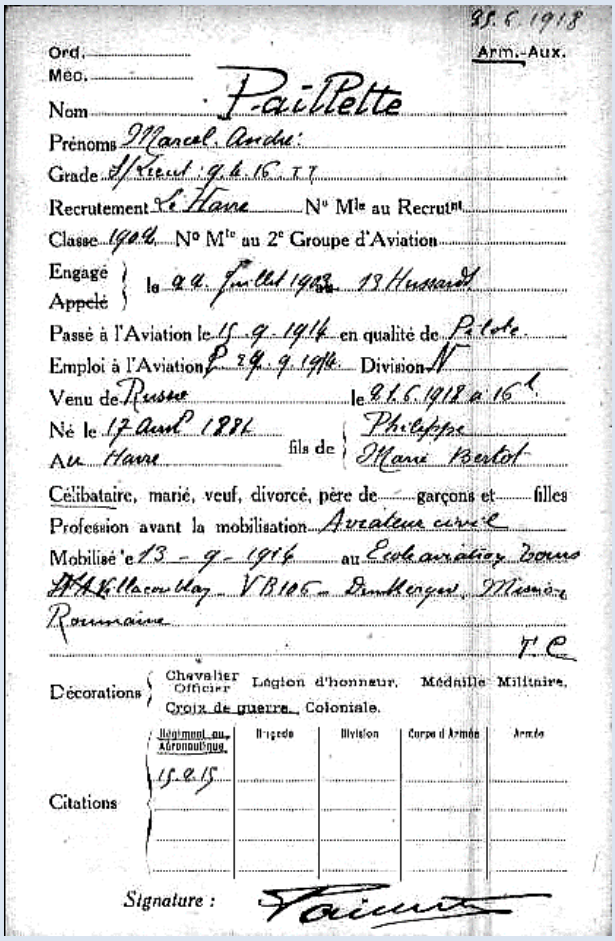
Pablo Castaibert con Bartolomeo Cattaneo, André Marcel Paillette, José Piñeiro, probablemente Manuel González en la Sportiva. 31 de enero de 1915[115]

Participación en la Primera Guerra Mundial

En agosto, y con el comienzo de la Primera Guerra Mundial, se embarcó hacia Francia en el vapor *Lutetia* y prestó servicios en la aviación militar (escuadrillas de bombardeo y caza). Fue destinado al 3er Regimiento de Ingenieros y el 13 de septiembre de 1914 asignado centro de aviación de Tours donde obtuvo el brevet de piloto militar Nº 606**.**

[115] Foto Archivo General de la Nación. Parcialmente publicada por la revista *Caras y Caretas* Nº 800. 31 de enero de 1914.

Fichas militares de Paillette[116]



25.6.1918

Ord. .....
Méc. .....

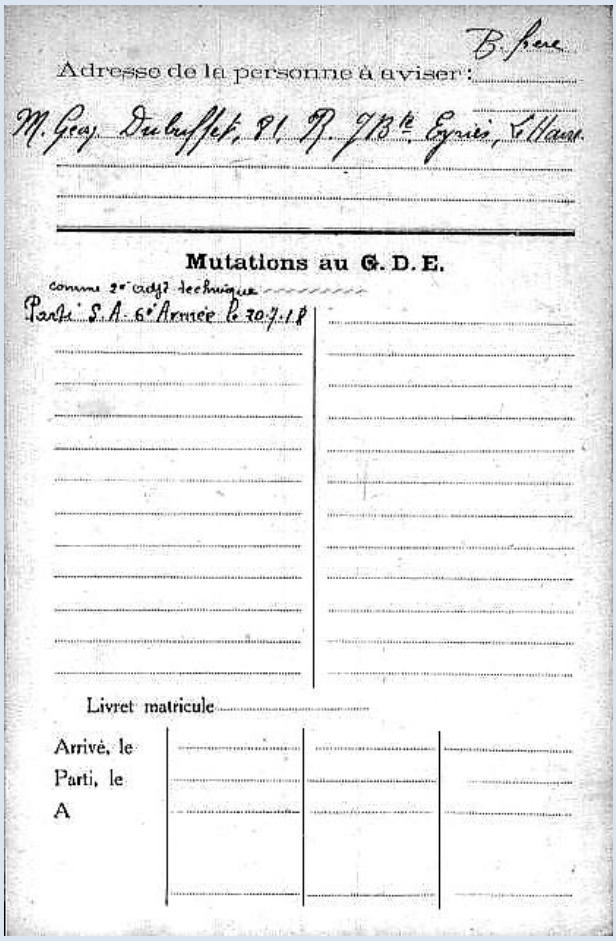
Arm.-Aux.

Nom Paillette
Prénoms Marcel André
Grade S/Lieut 9.6.16 T.T.
Recrutement Le Havre N° Mle au Recrutnt .....
Classe 1902 N° Mlc au 2e Groupe d'Aviation .....
Engagé / Appelé } le 22 Juillet 1902 13 Hussards
Passé à l'Aviation le 15.9.1914 en qualité de Pilote
Emploi à l'Aviation P 29.9.1914 Division N
Venu de Russie le 21.6.1918 à 16h
Né le 17 Août 1886 fils de Philippe
Au Havre Marie Bertot
Célibataire, marié, veuf, divorcé, père de ..... garçons et ..... filles
Profession avant la mobilisation Aviateur civil
Mobilisé le 13-9-1914 au Ecole aviation Dorno
Villacoublay VB105 - Dunkerque, Mission Roumaine
T.C.

Décorations { Chevalier / Officier Légion d'honneur, Médaille Militaire, Croix de guerre, Coloniale.

Citations	Régiment ou Aéronautique	Brigade	Division	Corps d'Armée	Armée
	15.2.15				

Signature : Paillette



B. Père

Adresse de la personne à aviser : M. Geay, Dubuffet, 91, R. Jb. Eyrié, Le Havre.

Mutations au G. D. E.

comme 2e adjt technique

Parti S.A. 6e Armée le 20.7.18

Livret matricule .....

Arrivé, le			
Parti, le			
A			

116 Recuperado de Internet de:
http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/lib_memh/php/fiche_popup.php?_Base=SHAA&_Lg=fr&_Fiche=XiAkUbhRiAOEf2oEmGE=&_C=3504146951
http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/lib_memh/php/fiche_popup.php?_Base=SHAA&_Lg=fr&_Fiche=3iBmV7RXcgNkdnYG+mI=&_C=757732365

Sous-Lieut^t à P. E.

Paillette Prénoms Marcel Grade ~~Sergent~~

Canton P. G. 541 J.O. du 9-4-16

Né le 27 Avril 1884 à Harre

Département Seine Inférieure Service Armé ~~ou Auxiliaire~~

Fils de Philippe et de

Domiciliés à Hâvre

Entré au Service actif le 3 Juillet 1903 Mobilisé le 2/4 1914

Arme avant l'Aviation : 13e Hussards Dépôt à Dieuze

Matricule de Recrutement: 1604 Recrutement de :

Classe - ~~Active~~ - Réserve - ~~Territoriale~~ -

Citations ordre du groupe

Décorations croix de guerre

Marié avec Domiciliée a

Rue Département:

ADRESSE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT :

Nom : Jacques Paillette Degré de parenté: frere

rue d'Etretat N°20 au Hâvre.

Canton Département Seine Inférieure

Emploi dans le Civil: Affectation :

Aviateur Pilote Nieuport

propriétaire aérodrome Buenos Ayres

T.S.V.P.

23-1-15 Passé à V.B.C.

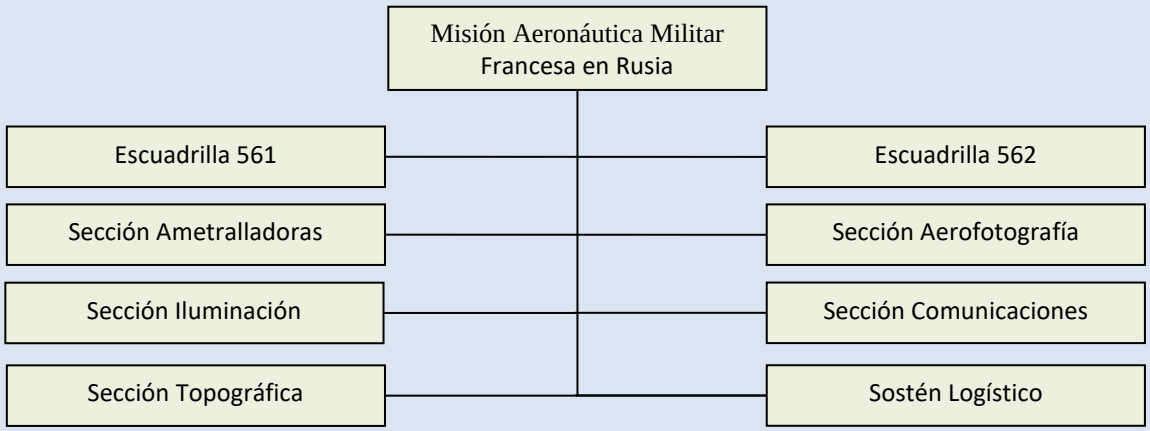
9-1-15 venu du G. P. E. (Rouge pour l'Aviation Russe)

20-4-16 Passé à Aviation russe

En 1915 fue trasladado a Nancy donde fue promovido a Sargento por su desempeño en combate y luego a Teniente.

Misión en Rusia

El 20 de enero de 1916 el agregado militar ruso en París: Coronel Ignatieff solicitó el concurso del gobierno francés para destacar elementos de la aviación militar en Rusia. Se organizó una delegación al mando del comandante Tuslane. Como jefe de Batallón Paul Charles Alfred Henri Berger (1880-1942)[117]. Contaba con diez pilotos instructores: tres de biplanos, tres de monoplanos y cuatro especialistas en bombardeo; seis oficiales especializados en reconocimiento, observación y comunicaciones inalámbricas, cuatro oficiales especialistas en bombardeo y diez mecánicos. El elemento estaba constituido por dos escuadrones (N 581[118] y SOP 582[119]), una Sección Ametralladoras, Sección Aerofotográfica, Sección Iluminación[120], Sección Topográfica, Sección Comunicaciones inalámbricas y telefonía[121], se completaba con vehículos de sostén logístico y mecánica para la fracción.



Por su parte el gobierno ruso designó como observador y enlace[122] al Inspector General de Aviación Militar Rusa: Gran Duque Alexander Mikhailovich Romanov (1866-1933). El 24 de agosto el Mariscal Ferdinand Jean Marie Foch (1851-1929) nombró como jefe de la misión al General Maurice Janin (1862-1946).

117 Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm

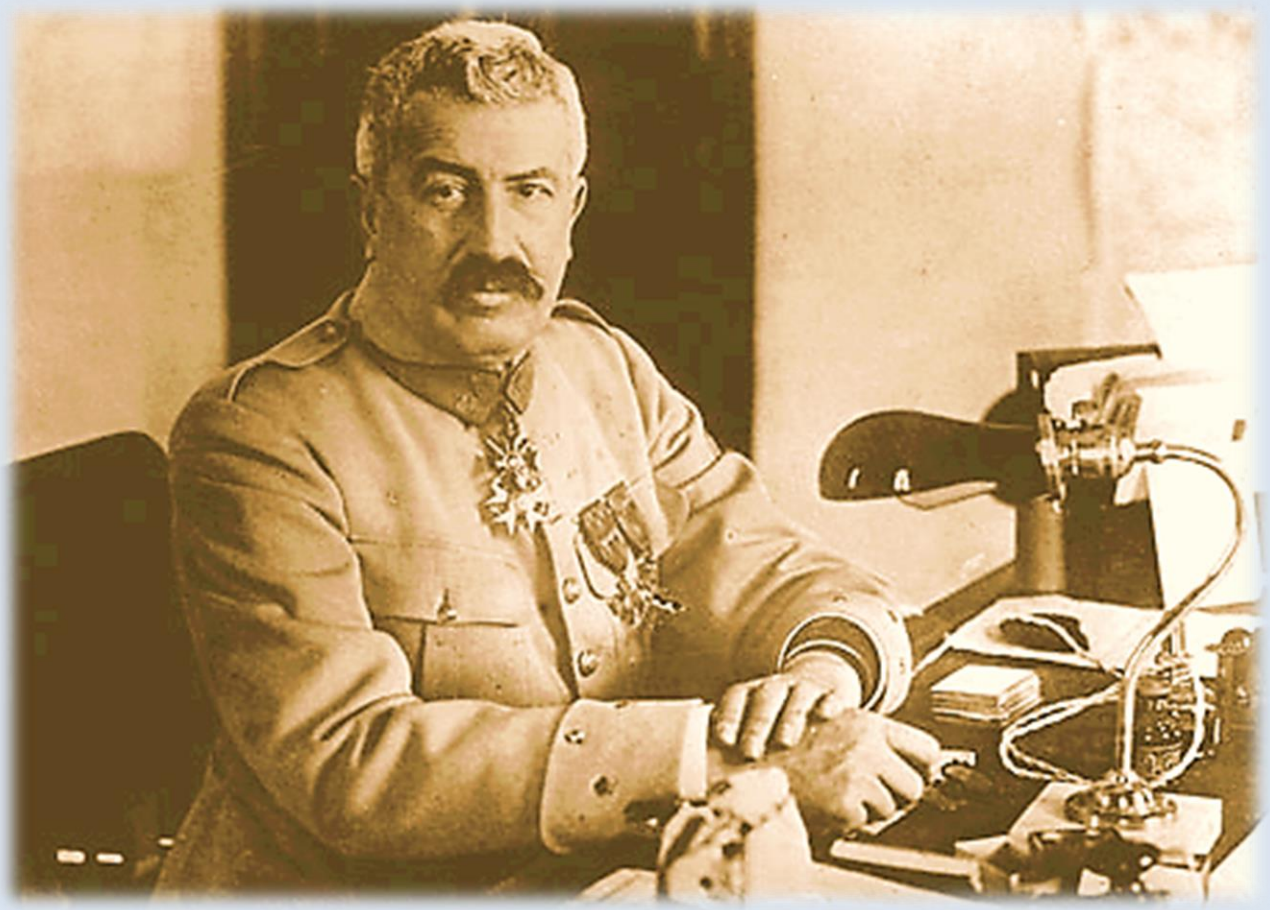
118 Estaba constituido por aviones Nieuport 17 (motor Le Rhône de 110 hp), Blériot-SPAD VII (motor Hispano Suiza de 150 hp).

119 Estaba constituido por aviones Sopwith 1A2 (motor Le Rhône 110 hp) y Dorand AR-1 (motor Renault 160 hp).

120 Seis luminarias de 13 x 18 con foco de 26 cm y dos luminarias, foco de 50 m.

121 15 estaciones tipo K de para aeronaves, 50 estaciones terrestres tipo A con 6 amplificadores y equipos motorizados de telefonía con 200 km de cable.

122 Sus deberes serán estudiar la organización de la aviación rusa y pasar inspecciones en el frente; supervisar el trabajo de los pilotos y observadores franceses ejerciendo el comando real, aunque de manera no oficial y dirigir la aviación rusa. Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm



General Maurice Janin, jefe de la Misión militar francesa en Rusia[123]

Integrantes del destacamento[124]

Puesto	Nombre	Desde	Hasta	Comentarios
Jefe de Destacamento	Jefe de Batallón Paul Berger	24JUN16		Aéronautique du GQG
Piloto Instructor	Subt Marc Bonnier	20SEP15	09AGO16	13ème RA
Piloto Instructor	Subt Maurice Bonnaud	09ABR16		17ème Dragons
Piloto Instructor	Subt Aimé Grasset	08OCT15		86ème RI
Piloto Instructor	Subt Louis Lignac	09ABR16		30ème Dragons
Piloto Instructor	Subt François Méritel	10ABR16	25JUN16	1er Génie
Piloto Instructor	Subt Henri Moutach	10ABR16		149ème RI
Piloto Instructor	Subt Marcel Paillette	09ABR16		3ème Génie
Piloto Instructor	Subt Marc Parteau	10ABR16		6ème RA
Piloto Instructor	Subt Edwards Pulpe	10ABR16	02AGO16	Légion étrangère
Piloto Instructor	Subt Emile Stribick	21MAR16		16ème RA
Observador	Subt Raymond Berne	09ABR16		10ème Dragons
Observador	Subt Léon Boittiaux	10ABR16		166ème RI
Observador	Subt Augustin Chabert	10ABR16		19ème Train des équipages
Observador	Subt Marc Coppey	10ABR16	05DIC16	125ème RI
Observador	Subt Jean Cottier	11ABR16	11JUN16	8ème RIC
Observador	Subt Albert Gauchet	10ABR16		84ème RI

123 Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm

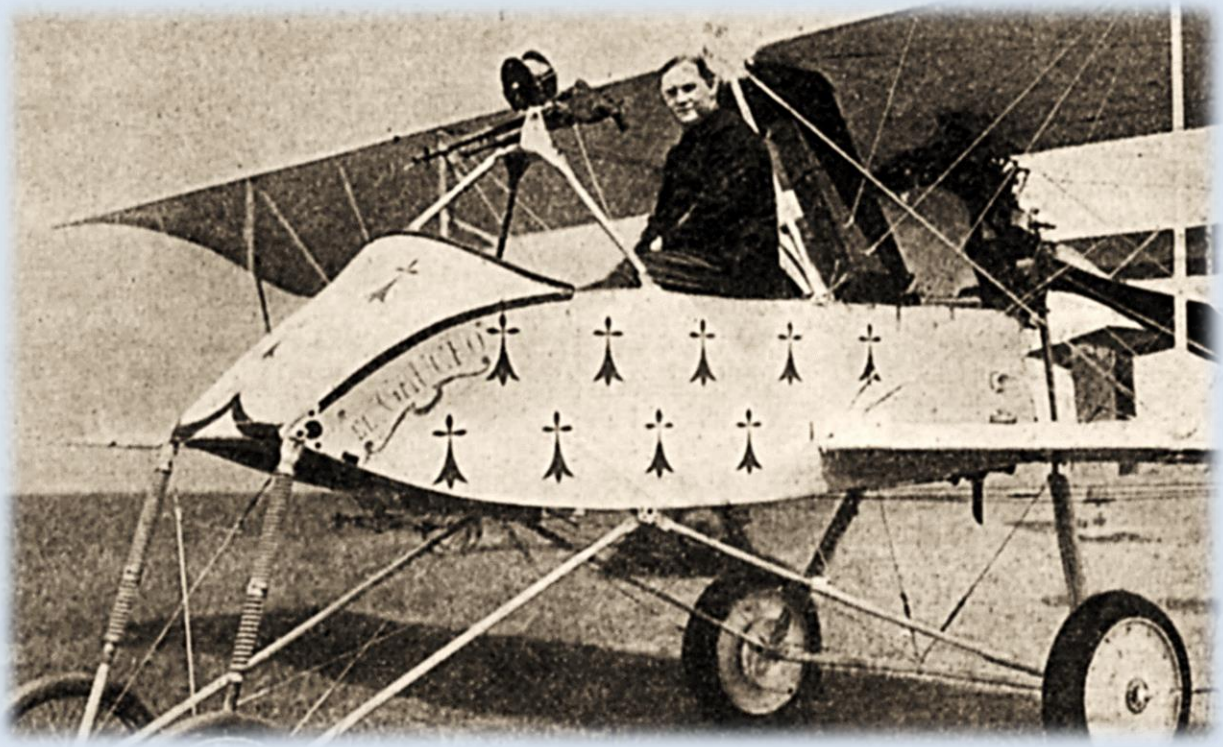
124 Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm

Observador	Subt Henri Laurent	10ABR16	11SEP16	26ème Chasseurs à pied
Observador	Subt Jean de Lubersac	10ABR16	20SEP16	29ème RA
Observador	Subt Henri Pillet	12ABR16		105ème RA
Observador	Subt Joseph Ribourt	11ABR16		13ème Train des équipages
Mecánico	Cal Emile Loiseau			Aéronautique. Asignado al Subt Aimé Grasset
Mecánico	Sold Joseph Barnier			2ème Dragons. Asignado al Subt Marc Bonnier
Mecánico	Sold Marcel David			Aéronautique. Asignado al Subt Emile Stribick
Mecánico	Sold Charles Biron			Aéronautique. Asignado al Subt Marc Parteau
Mecánico	Sold René Morel			Aéronautique. Asignado al Subt Jean de Lubersac
Mecánico	Sold Constant Philippon			5ème Hussards. Asignado al Subt Louis de Lignac
Mecánico	Sold Charles Murat			Aéronautique. Asignado al Subt Henri Moutach
Mecánico	Sold Marius Delolme			aéronautique. Asignado al Subt Marc Bonnier
Mecánico	Sold Adrien Quillon			Aéronautique. Asignado al Subt Marcel Paillette
Mecánico	Sold Maurice Bouvier			Aéronautique. Asignado al Subt François Méritel

Lugares de operación de las escuadrillas 581 y 582

Lugar	Fecha
Kiev	23ABR17
Boutchatch	27MAY17
Jezerzany	21JUL17
Tcherkoff	22JUL17
Golziatine	23JUL17
Jarmelitz	25JUL17
Kamikenetz-Podlosk	12AGO17
Volochyst	15NOV17
Loubny	15DIC17
Simféropol	18DIC17
Kiev	26DIC17
Moscú	22ENE18
Mourmansk	15MAR18

Paillette se desempeñó como instructor de biplanos. El 22 de marzo de 1917 derribó dos aviones enemigos en la región de Wladimir-Volinsky motivo por el cual fue condecorado por el gobierno con las órdenes de *San Vladimir* y *San Estanislao*. La misión fue desmovilizada el 22 de febrero de 1918.



Marcel André Paillette con el Voisin 5 El Gaucho. 1915[125]

Subteniente Paillette con el Teniente Maurice Bonnaud delante de un Voisin 5 (130 hp) en Rusia[126]

125 Revista *El Gráfico.* 26 de julio de 1920.

126 Foto Boletín del Aero Club Argentino.

Paillette acompañado de nuestro conocido Francisco Hentsch, subteniente de la misión aeronáutica presidida por el coronel Precardin, que nos visitara últimamente.

Consejo de guerra bolsheviki, reunido para juzgar a un capitán rebelde del ejército ruso, que salvó de la pena de muerte merced a la generosa intervención de Paillette, quien también aparece en esta fotografía.

Izquierda: Paillette con Francisco Hermann Hentsch (1884-1923), integrante de la Compañía Aérea Argentina, en Francia. Derecha: Integrantes del Consejo de Guerra en el frente Ruso[127]

Personal de la Escuadrilla francesa al mando de Paillette en Rusia[128]

127 Revista *El Gráfico.* 26 de julio de 1920.

128 Revista *El Gráfico.* 26 de julio de 1920.

Durante su permanencia en las filas del Ejército Francés bautizó a todos sus aviones con el nombre de *El Gaucho*. En 1917 regresó a Francia y ascendió a Capitán y poco tiempo después fue comisionado por el Ejército a los Estados Unidos donde desarrolló tareas de orden técnico en la fabricación de aviones militares hasta la declaración del Armisticio.

Foja de servicios[129]

Desde	Hasta	Destino
17ENE15	09ABR16	Piloto del escuadrón VB 106
15FEB15		Grupo GB 2
12ABR15		Ascendió a Sargento
09MAR16	20ABR16	Piloto EDG
20ABR16	11SEP18	Asignado a la misión militar en Rusia
16ABR16		Ascendió a Subtenienta
09ABR18		Teniente de reserva
20JUL18		Asignado como 2do asistente técnico al servicio aeronáutico del 6to ejército
05MAR19		Desmovilizado
20JUN21		Destinado al 3er Regimiento de Ingenieros
22JUL21		Teniente de reserva. Puesto a disposición del comandante general de las tropas del grupo francés de África occidental en Dakar (Senegal)
25ENE25		Puesto a disposición del comandante general de las tropas del grupo de Indochina
22JUL25		Regresó a Argentina

Regreso a Argentina

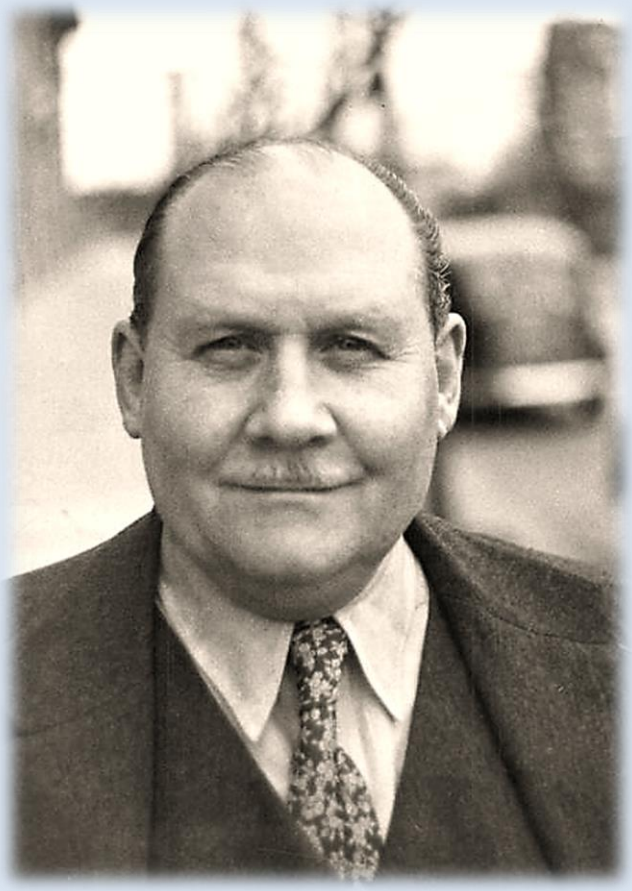
El 31 de mayo de 1920 regresó a la Argentina procedente de Burdeos a bordo del vapor *Ceylan*. Durante un largo tiempo se desempeñó como instructor en la escuela de vuelo del Aero Club Argentino de San Isidro. Años más tarde abandonó la aviación, dedicándose entonces a la actividad privada. En 1936 fue condecorado como Caballero de la Legión de Honor en 1936

En junio de 1962 realizó un viaje a Francia en un De Havilland DH.106 *Comet* de Aerolíneas Argentinas. En ese viaje nos recordaba sus declaraciones que en marzo del mismo año había hecho a requerimiento del diario *La Prensa*. En la oportunidad manifestó al corresponsal de dicho diario la siguiente reflexión:

> *Piense cuánto me gustaría a mí, profesor de vuelo en los Farman (50 HP y 50 kilómetros por hora.), y en los Blériot, (50 HP y 75 kilómetros por hora) viajar a Europa, ir a mi patria en un Caravelle o en un Comet...". Luego, al preguntársele si se quedaría en su patria, Paillette respondió: "No. Hace 43 años que vivo en la Argentina, y no podría vivir en otra parte. Regresaría pronto a este país donde pienso terminar mis días...*

Falleció en la localidad bonaerense de General Madariaga el 11 de diciembre de 1965, en momentos en que se encontraba disfrutando de una temporada de descanso. Sus restos, traídos a Buenos Aires, fueron velados en la sede de los *Ex Combatientes Franceses* e inhumados el día 13, en el Panteón de la Sociedad de Socorros Mutuos Francesa en el cementerio de la Chacarita.

129 Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm



Paillette en sus últimos años

El 21 de enero de 1970, por Ley Nº 18559 promulgada por el Presidente de la Nación, fue reconocido como *Precursor de la Aeronáutica Argentina* (Artículo 1º) y *Benemérito de la Aeronáutica Argentina* (Artículo 2º).

Claude André

Nació el 13 de febrero de 1877 en Saint-Sernin (Saône-et-Loire). Rindió examen con un Farman y recibió el brevet Nº 192 el 29 de agosto de 1910. Luego se desempeñó como director e instructor de la Escuela de Vuelo Farman y hasta su llegada al país había transportado unas trescientas personas[130]. Llegó junto con Paillette el 3 de diciembre en el vapor *Italia* y trajo un biplano Farman tipo militar modelo 1909 (motor Gnôme de 50 hp)[131] que inicialmente fue basado en aeródromo de Villa Lugano.

[130] Diario *La Nación.* 4 de diciembre de 1910.

[131] Diario *La Nación.* 3 y 4 de diciembre de 1910.

De izquierda a derecha: Paillette, Cattaneo y André en la Sociedad Sportiva, probablemente en ocasión de la reunión organizada para asistir a la familia del aviador italiano Giulio Piccollo, fallecido en San Pablo, Brasil a raíz de un accidente de aviación. 1910 [132]

[132] Foto Archivo General de la Nación.

El aviador André ha sido durante largo tiempo director y profesor de la escuela de biplanos Henri Farman. Ha tomado parte solamente en los últimos concursos europeos, pero en ellos se reveló como verdadero «routier» del aire. Con efecto, las preferencias de André son á hacer del aeroplano un medio práctico de locomoción, y así, suman ya centenares los pasajeros que ha conducido en su máquina.

Entre nosotros se especializará igualmente en vuelos con acompañantes.

Es muy probable que estos dos aviadores inicien sus ensayos la próxima semana en el estadio de la Sportiva.

En cuanto á André, ha comenzado á tomar parte en los concursos hace muy poco tiempo, y su figuración en el celebrado recientemente en Suiza, fué descollante. André ha sido por mucho tiempo director y profesor de la escuela de Henry Farman, distinguiéndose por su habilidad en los vuelos con acompañantes.

Trae un biplano de aquel tipo, provisto igualmente de un motor Gnóme de 50 H P, y se especializará en la conducción de pasajeros. Se calcula que M. André ha paseado ya por los aires á más de trescientas personas, entre ellas muchas señoras y señoritas, no habiendo sufrido nunca el más ligero accidente.

Anoche recibimos el siguiente radiograma de saludo que nos enviaron desde Punta del Este los referidos aviadores: «A bordo del vapor Italia.—A «La Nación».—Llegando á tierra argentina, saludamos á esa redacción efusivamente.—Aviadores Paillete y André».

En el Aero Club Argentino se ha recibido, además, otro telegrama de Paillete en el que manifiesta que se cree estar en condiciones de competir con Cattáneo en una gran prueba de aviación y pide sea organizada cuanto antes.

Noticia referida a André publicada en el diario La Nación. 4 de diciembre de 1910

Actividad de Claude André en Argentina

En 1911 protagonizó un importante vuelo a Mar del Plata y se luego prosiguió con su actividad en Uruguay[133]. Participó con Cattaneo, Paillette y Dolphyn del raid Buenos Aires-Rosario[134].

14 ENE 11: André se trasladó con su avión a Colonia del Sacramento con su Farman para desarrollar vuelos de exhibición desde la zona aledaña a la plaza de toros *Real de San Carlos*[135], tal vez buscando promocionar y convocar público de Buenos Aires en la inauguración de la temporada taurina protagonizada en esas instalaciones por Ricardo Torres (*bombita*) explotando el entusiasmo local que provocó el vuelo del 16 de diciembre de 1910 protagonizado por Bartolomeo Cattaneo cuando despegó a las 14 de la Sociedad Sportiva aterrizando exactamente tres horas más tarde al costado de la Plaza de Toros[136].

EL VOLADOR ANDRE

Partirá hoy con destino á la Colonia el volador André, con el propósito de realizar mañana sus primeros vuelos en esa localidad, en un biplano Farman, motor Gnome de 50 HP.

Diario La Prensa. 14 de enero de 1911

EL VOLADOR ANDRE

Por telegramas recibidos de la Colonia, se sabe que ha llegado en excelentes condiciones el biplano Farman, motor Gnome de 50 H. P., con el cual el volador André realizará esta tarde en la plaza de toros diversos vuelos.

Diario La Prensa. 15 de enero de 1911

133 Voló el 15 de enero contratado por la plaza de Toros *Real de San Carlos* (Colonia Uruguay). Diario *La Nación*, 13 de enero de 1911.

134 Diario *La Nación.* 1 de enero de 1911.

135 Diario *La Prensa*. 15 de enero de 1911.

136 En esos días era un recurso bastante frecuente introducir en fiestas populares el vuelo de algún piloto para alentar la concurrencia masiva al espectáculo público.

Recortes publicitarios del Real de San Carlos aparecidas el 8 de enero de 1910.
Izquierda: anuncio del diario La Nación. Derecha: Anuncio del diario La Argentina

Real de San Carlos. 30 de diciembre de 2008

27 FEB 11: Vuelo de André en Villa Lugano.

Noticia del diario La Nación del 27 de febrero de 1911

Esta tarde hará sus primeras exhibiciones públicas el aviador André, quien ha conseguido montar ya su biplano Farman de tipo militar, motor Gnome de 50 H. P.

Como lo hemos anunciado, los vuelos se efectuarán en el aeródromo de Villa Lugano á las 4 p. m. El animoso piloto conducirá pasajeros y hará luego ensayos de altura y distancia.

Tanto hoy como mañana el espectáculo será á precios populares. Los tranvías 24, 29 y 69 llevan hasta la estación de trocha angosta, y el tranvía á vapor de Lacarra, directamente á Lugano.

04 MAR 11: Claude André realizó vuelos con Ítalo Eduardo Perotti en Villa Lugano. El primero lo inició a las 17:50.

AVIACION

VUELOS CON PASAJEROS

Colocado en las condiciones necesarias para su habilitación, y no sin trabajo, porque las aguas pluviales habían inundado completamente el terreno, el aeródromo de Villa Lugano abrirá esta tarde sus puertas al público.

A las 5 p. m. el aviador André comenzará sus anunciados vuelos con pasajeros, habiendo invitado á varios periodistas para que lo acompañen en las primeras pruebas. En seguida tomará como acompañantes á todas las personas que lo deseen, mediante el pago de una suma determinada, por derecho ó en calidad de pasaje.

Como lo hemos dicho ya, es esa la primera vez que se dará entre nosotros el espectáculo del vuelo con pasajeros, pues los diversos experimentos de Brégi y Valetón, tuvieron carácter absolutamente privado.

El aviador André, piloto de biplanos Farman, conducirá mañana uno de tipo militar, motor Gnôme, de 50 HP. Podría decirse de él que es un especialista en el vuelo con pasajeros, pues siendo profesor en la escuela de Etampes, debía conducir necesariamente como acompañantes á sus discípulos. Luego, durante el concurso de Zurich, llevó á muchos de sus admiradores y entre ellos á no pocas señoras, habiendo adquirido nombre de piloto sagaz y prudente. Sin duda alguna, estas condiciones ponderables del aviador, destinadas á originar confianza en todos, hará que sean algunos los interesados en acompañarle en sus excursiones aéreas.

Anuncio de vuelos de Claude André con Ítalo Eduardo Perotti en Villa Lugano[137]

137 Diario *La Nación*. 4 y 5 de marzo de 1911.

05 MAR 11: Vuelos de André anunciados pero suspendidos[138].

EL AVIADOR ANDRE Y SU PASAJERO

En el aeródromo de Villa Lugano dieron comienzo ayer los anunciados vuelos del aviador André con pasajeros.

El público, no muy numeroso, que asistió al espectáculo, demostró interés sinceramente en la nueva forma de locomoción y no faltaron personas que hubieran acompañado al piloto de buen grado, en sus aéreas travesías. Pero, como el viento que soplaba del este era bastante intenso M. André no quiso iniciar las pruebas públicas y sólo accedió á conducir como pasajero, después de dos vuelos de ensayo al cronista de este diario don It. Eduardo Perotti.

Esta tarde si el tiempo se presenta favorable, el animoso piloto admitirá á bordo de su máquina á los candidatos inscriptos señores Narciso Carlos Laclau, P. A. Rosells Soler, profesor Humberto Consolat y señorita Ana Luccardi.

Los primeros vuelos—

Poco antes de las 5 p. m. el aviador André sacó su biplano Farman, motor Gnôme de 50 HP para un ensayo. Obtuvo un lanzamiento rápido y elevándose á 80 metros dió dos vueltas á la pista, recalando al cabo de nueve minutos no sin dificultades por causa de las fuertes ráfagas. La inconstancia del viento hizo desistir á M. André de su propósito de comenzar los vuelos con pasajeros, porque desea iniciar á los neófitos en condiciones atmosféricas de absoluta seguridad.

Después de un breve reposo el hábil volador hizo una nueva salida de exploración. Partió á las 5.50 p. m. abandonando todo contacto con el suelo á los seis segundos después de cubrir escasamente 45 metros. Cerró la primer vuelta del aeródromo á unos 80 metros de altura y elevándose gradualmente hasta 150 metros describió un nuevo circuito, manteniéndose en el aire un tiempo total de 8 minutos. En este segundo vuelo el aparato respondió mejor á las maniobras del aviador para corregir los efectos del aire, conservando durante toda la marcha una perfectísima estabilidad, circunstancia que decidió á M. André á tomar á nuestro cronista como acompañante.

El vuelo con pasajero—

Este primer vuelo con pasajero tuvo para el público que había concurrido al aeródromo el interés de la novedad, porque como hemos dicho los ensayos efectuados anteriormente lo fueron con carácter privado.

A las 6.8 piloto y acompañante estuvieron listos para partir y el aparato arrancó en rápida marcha para remontarse á los 30 metros en 8 segundos 2|5. El viento ofreció bastante resistencia á la penetración, pero con todo el ave mecánica se comportó correctamente y permitió á los viajeros un vuelo de nueve minutos de duración sobre el aeródromo y sobre el pueblo á variables alturas, cuya máxima fué de 100 metros.

Los espectadores de este primer vuelo tuvieron la impresión de la más serena estabilidad, pues el esbelto biplano, aun con los inconvenientes de las fuertes ráfagas y del recargo de peso, no perdió un sólo instante su correcta posición horizontal.

El detalle interesante de este vuelo en dos fué á juicio de los entendidos el aterraje. Desde 30 metros de altura llevó el aviador á su máquina en vuelo planeado y á breve distancia del suelo con una oportuna maniobra del timón de fondo lo equilibró nuevamente para posarse instantáneamente y sin sacudimientos. El público hizo á M. André una calurosa ovación. Las impresiones del cronista no eran precisamente las primeras, sinó una renovación de las experimentadas en sus primeros vuelos con Brégl. Pero sin duda alguna diferían en algo, por razones dependientes de la máquina y aun del mismo conductor. M. André es un piloto sereno que dirige su aeronave con esa aparente despreocupación del marino conocedor de su elemento, pero que en puridad de verdad observa y prevé hasta las menores incidencias de la marcha. Un vuelo con un pasajero en tales condiciones resulta algo tan radicalmente seguro que se hace abstracción inmediata de las preocupaciones que pudieran subsistir en el espíritu al aventurarse á la prueba. Dueño de sí mismo, el acompañante detalla durante la marcha los pequeños pormenores que la hacen tan seductora y hasta casi olvida el panorama, bien poco llamativo por cierto, por lo menos en la zona de Lugano, para concretar su observación al aeroplano mismo, sintiéndose identificado con él, y hallando casi como una secreta correspondencia entre su espíritu y el alma mecánica del ave, que la hace elevarse ó virar, precisamente cuando se ha pensado en subir ó dar vuelta para poner alternativas en el viaje. Desde luego la sensación peculiar del más pesado que el aire y que hace más honda la diferencia con la tranquila emoción del globo, es la especie de vértigo que comunica la velocidad, pero no el vértigo malsano que enferma, sino ese vértigo que bien conocen los automovilistas y que es como una violenta aspiración á marchar más rápido todavía. Fuera de esta sensación puramente subjetiva, el vuelo se desarrolla en condiciones de normalidad y calma tan perfectas que no podría alterar siquiera los nervios más susceptibles. Es más que un vuelo propiamente dicho, un deslizamiento inalterable.

Pero sin duda alguna, los dos instantes álgidos del vuelo son el «decollage» y la recalada. Al abandonar la máquina su contacto con el suelo se experimenta una impresión de alivio, como que suspende las trepidaciones motivadas por la resistencia del suelo, para suspenderse en las tranquilas capas de la atmósfera. Al descender el aparato en marcha rápida cobra inclinaciones pronunciadas y no deja de sorprender al pasajero la recalada sin choque, cuando todo hacía prever algo como un brusco despeñamiento. Sólo entonces es cuando se comprueba la elegante obediencia de la admirable máquina á la voluntad del aviador, concentrada en el juego sencillo de una débil palanca.

En el Palomar—

En el aerodromo de la Compañía Aérea Argentina hubo ayer tarde interesantes espectáculos de aviación con pasajeros.

París Le Clerc, profesor de la escuela, hizo un primer vuelo de ensayo á las 5 p. m con biplano Farman, motor Gnôme de 50 H. P.

Remontándose con facilidad, no obstante el fuerte viento, alcanzó una altura de 150 metros, que mantuvo durante diez minutos, efectuando en seguida un buen aterraje en vuelo planeado.

Poco después hizo una nueva salida, llevando esta vez como pasajero á M. Lucien Passébon, aprendiz piloto, y dió tres grandes vueltas á la pista, en una extensión total de 15 kilómetros en poco más de doce minutos. Como en su experiencia anterior recaló fácilmente cerca de los tinglados, siendo aplaudido por los espectadores.

El mayor Lamadrid, director de la escuela de caballería, ocupó luego, á invitación de Le Clerc, el puesto de pasajero.

En este tercer vuelo el biplano Farman se condujo perfectamente, y aquel oficial de nuestro ejército pudo gustar con tranquilidad las sensaciones del vuelo mecánico. El mayor Lamadrid, al descender después de un vuelo de quince minutos de duración, á doscientos metros de altura, sobre Hurlingham y las localidades vecinas, no ocultó las satisfacciones experimentadas y se manifestó ferviente partidario del moderno medio de locomoción.

La aviación militar tiene ya entre nosotros numerosos adeptos, como lo prueba la circunstancia de haber terminado las pruebas de ayer en El Palomar con vuelos, en calidad de acompañantes, de los oficiales delegados por el ministro de guerra, tenientes Goubat y Piñón.

Hizo con ellos el aviador Le Clerc dos breves salidas á poca altura en mérito de la hora avanzada.

Esta tarde se repetirán los vuelos con pasajeros, si, como se presume, se mantiene el buen tiempo.

Vuelos de André con pasajeros en Villa Lugano[139]

138 Diario *La Nación*. 6 de marzo de 1911.

139 Diario *La Nación*. 5 de marzo de 1911.

Anuncio de vuelos de André con pasajeros en Villa Lugano suspendidos por meteorología y del raid a Mar del Plata con el Henry Farman Tipo militar[140]

El aviador André—

Un fuerte viento del sudoeste imposibilitó ayer tarde los vuelos con pasajero que se habían anunciado. Hoy, á las 5 p. m., si el tiempo se muestra favorable, el aviador André conducirá á las personas que se han inscripto como acompañantes. Serán éstos los únicos vuelos de la semana, pues el animoso piloto partirá mañana para Mar del Plata, con el fin de realizar una importante performance, que le será premiada con la suma de 20.000 francos.

Claude André. Anuncio de traslado a Mar del Plata[141]

AVIACION

Vuelos de André—

Como la Semana de Mar del Plata en la que participará realizando un importante raid aéreo, no empieza hasta el 19, el aviador André hará nuevos vuelos en Lugano mañana y el domingo próximo.

En estas pruebas conducirá pasajeros y hará además diversas evoluciones.

Partida de Cattáneo—

Se ausentará hoy para Montevideo el aviador Cattáneo, quien ha sido solicitado para efectuar nuevos vuelos mañana y el domingo en el hipódromo de Maroñas.

11 MAR 11: Anuncio de vuelos de André ese día en Villa Lugano[142]. André voló con Jorge Claypole, Carlos Strerra y Humberto Solaro[143].

Diario La Nación

AVIACION

VUELOS CON PASAJEROS

La tarde de ayer, favorabilísima para los anunciados vuelos con pasajeros, porque la elevada temperatura se compensó con la ausencia total del viento, permitió á M. André llevar en su aparato diversas personas.

No fueron pocos los interesados por subir á la máquina para iniciarse en las excursiones aéreas, pero el escaso tiempo disponible bastó apenas para cuatro salidas. En la primera M. André montó solo su aeroplano, y después de un rapidísimo lanzamiento en 6 segundos sobre cincuenta metros, describió un breve circuito sobre el aeródromo, para recalar cerca de los tinglados.

Pocos minutos después realizó su segundo vuelo llevando como acompañante al ingeniero Jorge Claypole, cuyo peso, de 96 kilos, no significó un recargo considerable para el aparato, que se elevó sin esfuerzo sobre ochenta metros de carrera en 10 segundos. La duración de esta prueba fué de cinco minutos, tiempo en el que describió la máquina una gran vuelta sobre el aeródromo, á cincuenta metros de altura, recalando luego sin dificultades y deteniendo la marcha en el centro de la pista.

Los dos últimos vuelos de la tarde los hizo el aviador con periodistas, los señores Carlos Strera y Humberto Solaro, y con ambos consiguió desprenderse rápidamente

140 Diario *La Nación*. 6 de marzo de 1911.

141 Diario *La Nación.* 10 de marzo de 1911.

142 Diario *La Nación*. 11 de marzo de 1911.

143 Diario *La Nación*. 12 de marzo de 1911.

12 MAR 11: Claude André. Anuncio de vuelos con pasajeros en Villa Lugano suspendidos por meteorología[144].

Nota publicada por el diario La Nación

AVIACION

André y Cattáneo—

En el aeródromo de Villa Lugano habrá esta tarde exhibiciones públicas de aviación.

André se propone reanudar sus vuelos con pasajeros, en los que ha conseguido resultados completamente satisfactorios.

Mañana por la tarde procurará, asimismo, señalar algún record argentino y enseguida volverá á llevar acompañantes.

Cattáneo se embarcó ayer para Montevideo, pues efectuará nuevos vuelos en el hipódromo de Maroñas. De algunas provincias se reclama la presencia del aviador para dar allí una serie de espectáculos, pero Cattáneo, dispuesto á dejar América, no se decide á nuevos aplazamientos. Sin embargo, es posible que resuelva ir por breves días á Mendoza.

13 MAR 11: Vuelos de Claude André en Villa Lugano[145] con pasajeros en Villa Lugano. Llevó a Narciso Carlos Laclau, Antonio del Canto y L. Tempesta. Luego embaló el avión para ir a Mar del Plata[146].

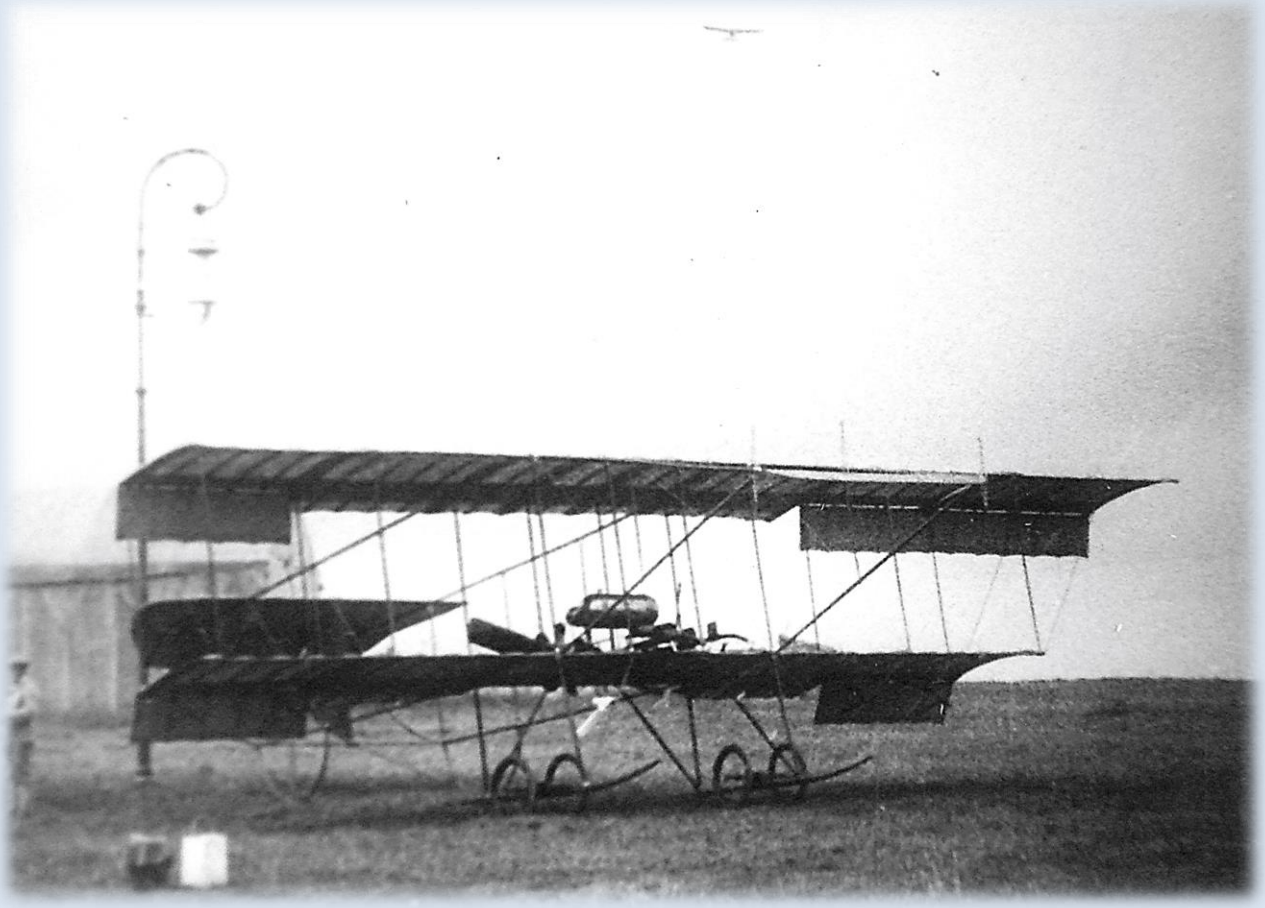
Llegada a Dolores del Henry Farman tipo militar. Gnôme 50 hp con Claude André[147]

144 Diario *La Nación*. 13 de marzo de 1911.

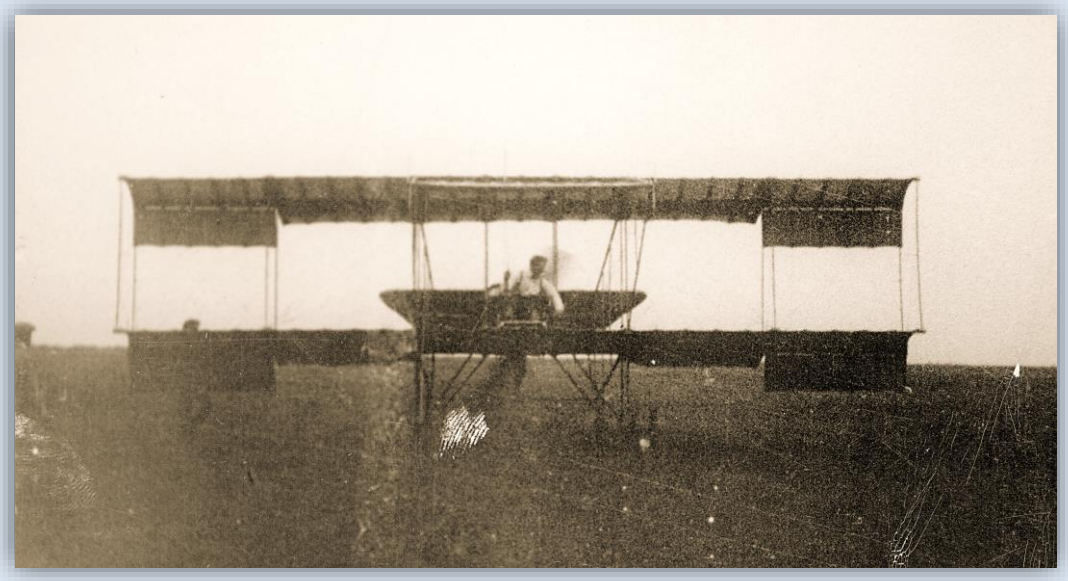
145 Diario *La Nación*. 14 de marzo de 1911.

146 Diario *La Nación*. 14 de marzo de 1911.

147 Diario *La Razón.* 13 de abril de 1911.



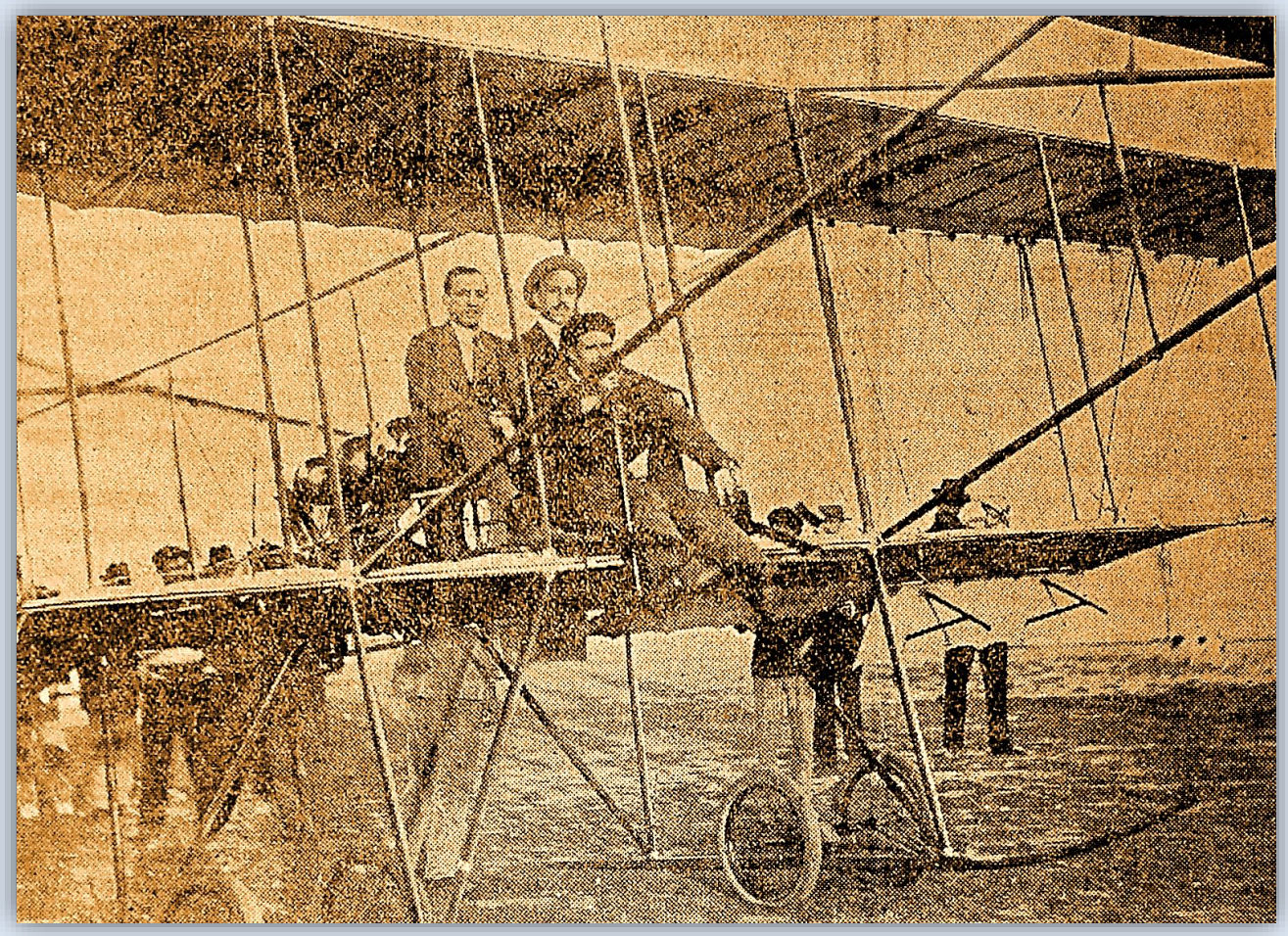
Henry Farman tipo militar de Claude André. Nótese en el grupo de cola la deriva vertical central característica del avión y los tanques transversales de extremos redondeados. 1910[148]



Henri Farman Tipo Militar en El Palomar[149]

148 Foto Archivo General de la Nación.

149 Foto Archivo General de la Nación.



LeClerc en El Palomar con los pasajeros, este biplano sería el tipo Militar traído por André.
En esta foto aparece con tres reservorios de tipo tambor ubicados de forma transversal[150] seguramente preparado para vuelos de larga duración.

08 ABR 11 Desperfectos en el avión que postergaron la salida a Buenos Aires.

150 Diario La Nación. 20 de marzo de 1911.

Noticia del diario La Nación del 12de abril de 1911

AVIACION

EL RAID MAR DEL PLATA-BUENOS AIRES

Un nuevo inconveniente obligó á aplazar ayer la iniciación del raid Mar del Plata-Buenos Aires, que se propone llevar á cabo el aviador André. Cuando todo se hallaba listo para la partida, notó un pequeño desperfecto en el motor, que, no pudiendo ser subsanado en el momento, obligó á postergar la prueba para hoy.

Anoche recibimos el siguiente telegrama, fechado en Mar del Plata á las 10.50 de la noche:

Mar del Plata, 11 (11.50 p. m.)—Todos los preparativos se hallan terminados. Tenemos muchas probabilidades de iniciar mañana el raid.—André.—Roger.

13 ABR 11: Vuelo Mar del Plata (hipódromo), Buenos Aires con Enrique Adrián Roger como pasajero. Trayecto: Mar del Plata, Piran, Maipú.

Daños en el Henry Farman y tipo militar. Gnôme 50 hp de Claude André por tormenta en Maipú[151]

El aviador André—

El mal tiempo ha creado nuevos inconvenientes al aviador André, quien permanece sitiado en Maipú.

Nuestro corresponsal nos envió el siguiente despacho:

Maipú, 16.—Durante todo el día de mañana el aviador André y su acompañante, Sr. Roger, se ocuparán en reparar el aeroplano á fin de continuar pasado mañana el vuelo á Dolores.

Esta noche se les obsequió con una comida que ofreció el intendente D. Roque M. Quinteros, á nombre de un grupo de vecinos.

13 ABR 11: Protagonizó un vuelo a Mar del Plata llevando como pasajero a Enrique Adrián Roger.

13 ABR 11: Daños en el avión por tormenta en Maipú.

14 ABR 11: Maipú, General Guido (emergencia por falla de motor), Dolores.

15 al 20 MAR 11: Vuelos en Mar del Plata.

21 MAR 11: Vuelo de André en Mar del Plata sobre la Bristol (operó desde el hipódromo local)[152].

151 Diario *La Nación*. 17 de abril de 1911.

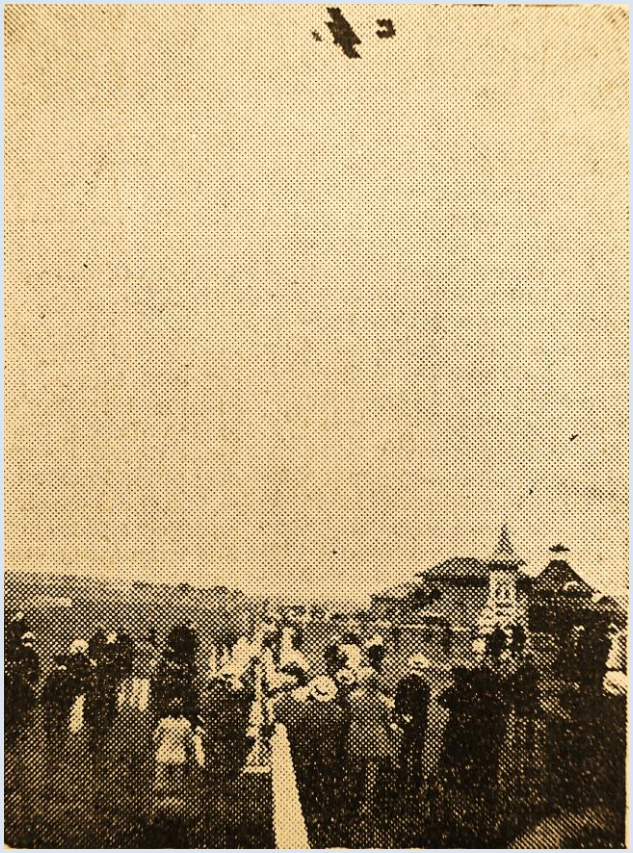
152 Diario La Nación. 20, 21 y 22 de marzo de 1911.

En Mar del Plata—

Ayer salió para Mar del Plata el aviador M. André, cuyos vuelos con biplano Farman figuran en el programa de la semana de festejos que empezará el próximo domingo. La tarde del primer día habrá ensayos públicos, y á partir del lunes intentará entre 11 á 12 m. y 3 á 6 p. m. efectuar el circuito de Mar del Plata saliendo del hipódromo para volar sobre la ciudad y el mar, regresando al punto de partida, interesante prueba, para la que se ha fijado un premio de 20.000 francos.

Además realizará vuelos públicos el martes, sábado y domingo, y los demás días hará transporte de pasajeros.

Nota en el diario La Nación del 16 de marzo de 1911.



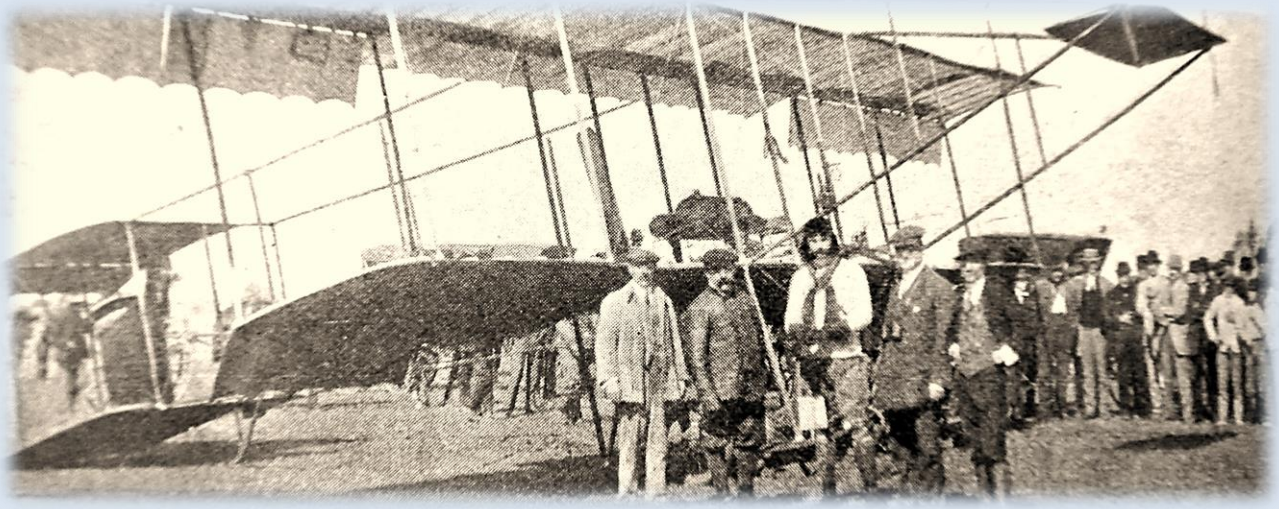
A las 5.45 minutos el aviador Andrée comunicó que habiendo calmado la velocidad del viento tentaría su segundo vuelo. En efecto, á las 5.52, después de un rápido decollaje de 68 metros el aviador francés subía en su vuelo de altura á más de 500 metros, después de realizar cuatro vueltas alrededor del hipódromo, distinguiéndose lo cerrado de sus virajes y haber modificado varias veces la altura descendió en el centro de la pista á las 6.16 minutos, siendo muy aplaudido.

Andrée dijo que si mañana el viento no varía tentará el anunciado cross country.

Poco después de las 11 el salón de fiestas del Bristol presentaba el aspecto de las grandes reuniones. El baile de fantasía anunciado, y que cerró dignamente el programa de la Semana de Mar del Plata, ha tenido el prestigio suficiente para congregar á un grupo elegantísimo de damas y niñas.

Izquierda: Ampliación de la fotografía publicada por el diario La Nación el 21 de marzo de 1911.
Derecha: Vuelo de André sobre la playa Bristol, Mar del Plata

15 ABR 11: Dolores, Chascomús, Ferrari (reabastecimiento), hipódromo de La Plata.



Llegada de André a Chascomús[153]

AGO 11: Protagonizó un vuelo hacia Mar del Plata al mando de André llevando como pasajero a Enrique Adrián Roger.

Jean Constant

El piloto francés Jean Constant[154] es todo un misterio dado que no hemos hallado registros de su ingreso al país, nacionalidad y procedencia. Llegó al país a comienzos de 1911 con un biplano Farman del cual por el momento no tenemos mayores datos. De su paso por Argentina sólo sabemos que llegó en los mismos días que LeClerc, Paillette y André participó de las reuniones preparatorias del raid a Rosario desarrolladas por el Aero Club Argentino.

Con LeClerc habrían llevado a cabo el reconocimiento en auto de la ruta a Rosario[155] y realizado un vuelo a Rosario y otro vuelo con pasajero, pero hasta el momento solo hemos podido ubicar las siguientes notas al respecto publicadas el mismo día por los diarios La Nación y La Prensa.

Indagando en el registro de integrantes de la aviación militar francesa de la Primera Guerra Mundial hemos podido conocer que nació el 18 de julio de 1899, era oriundo del poblado de Baurech a orilllas del río Garona y a escasos kilómetros al sudoeste de Créon, Burdeos.

El único vuelo documentado hasta ahora en Argentina lo llevó a cabo el 18 de septiembre de 1910 en la Compañía Aérea Argentina en El Palomar llevando como pasajero Francisco Hermann Henscht.

---

153 Revista *Caras y Caretas* Nº 657. 6 de mayo de 1911.

154 Según registros militares franceses nació el 18 de julio de 1899. Entró en el servicio en el Ejército el 29 de abril de 1918. Hubo un piloto Albert Constant con brevet Nº 1615 expedido por el Aero Club de Francia el 3 de abril de 1914, pero aún no podemos aseverar que corresponda al aviador que visitó la Argentina.

155 Diario La Prensa. 13 de enero de 1911.

RAID AEREO BUENOS AIRES-ROSARIO

LA INICIATIVA DE "LA NACION"

PROXIMAS PARTIDAS

Nuestros cálculos se han visto plenamente confirmados. A pesar de que el raid ha quedado abierto desde el 1o. del corriente no se ha producido hasta ahora la partida de ninguno de los aviadores inscriptos, y no se producirá hasta después del quince. Todos ellos han aguardado en silencio, no sólo para conocer los preparativos de los otros competidores, sino también á la espera de que tuviesen lugar otras presentaciones. Puede decirse ahora que todos tienen ya tomadas sus medidas y formulado el plan de ataque de la interesante empresa.

A la anunciada partida de Paillete, quien estará hoy aquí de regreso de Montevideo, y se alistará de inmediato para intentar el raid la próxima semana, se agrega ahora la de los aviadores París Le Clerc y Jean Constant. Ambos partirán el mismo día, en las primeras horas de la mañana, y ambos llevarán un pasajero, con la obligación de demarcarles la línea de marcha, reservándose ellos la simple conducción de la máquina. Todavía no se sabe quiénes los acompañarán en sus vuelos, pero seguramente lo serán personas allegadas á los aviadores.

Tanto París Le Clerc como Jean Constant, que conducirán, respectivamente, un monoplano Antoinette, y un biplano Farman, confían en que el ir asesorados por lo que podría llamarse un guía, les reportará verdaderas ventajas para alcanzar felizmente las etapas. Según todas probabilidades la partida de estos aviadores se efectuará el martes ómiércoles próximo. Hoy saldrán ambos á recorrer en un automóvil del señor de Bruyn los caminos que conducen de la capital á Pergamino, de Pergamino á San Nicolás y de San Nicolás á Rosario.

Se tienen igualmente noticias del aviador Dolphyn. Este continúa ocupado en su hangar de Villa Lugano, en el montaje de su aparato Blériot, construído en los talleres del aeródromo, al que se proveerá de un motor E N V de 60 H P. Probablemente iniciará los ensayos también en la semana próxima, presentándose luego á competir en el concurso organizado por este diario.

En el Aero Club Argentino se realizó ayer tarde la reunión á que habían sido convocados los aviadores inscriptos para participar en el raid aéreo Buenos Aires-Rosario. El ingeniero Alejandro R. Amoretti les distribuyó las copias de los planos de que es autor y que publicamos en estas columnas, agregándoles además todas aquellas informaciones útiles para el buen éxito de sus tentativas.

Se trataron luego diversos acuerdos para la mejor organización de la prueba.

VOLACION

EL VOLADOR CATTANEO

Llegó ayer de Chile, donde realizó una serie de vuelos en su aparato Blériot, el volador italiano B. Cattáneo.

En el campo de deportes de la Sociedad Sportiva Argentina Argentina en Palermo, comenzará esta tarde, la tarea de armar el aparato para poder competir el próximo domingo con el volador francés Marcel Paillette.

LOS VOLADORES PARIS LE CLERC Y JEAN CONSTANT

Estos voladores, que tomarán parte en el concurso de volación que se realizará de Buenos Aires al Rosario recorrerán esta tarde en automóvil el trayecto, con el propósito de conocerlo.

REUNION DE VOLADORES

En la secretaría del Aero Club Argentino, se reunieron ayer por la tarde los voladores que intervendrán en el concurso que se realizará desde Buenos Aires hasta el Rosario.

Los voladores abonaron las cuotas de inscripción y retiraron los planos del trayecto á seguir.

Tomarán parte en la prueba de volación los siguientes:

Marcel Paillette con aparato Blériot; André con aparato Farman; Cattáneo, con aparato Blériot; Paris Le Clerc con aparato Antoinette y Jean Constant con aparato Farman.

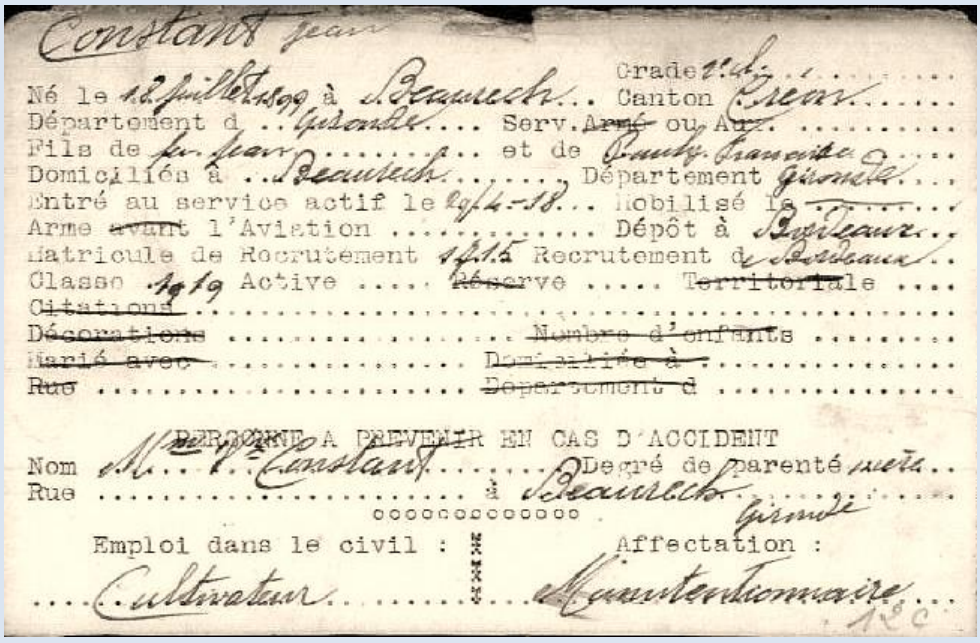
Izquierda: Artículo publicado por el diario La Nación. 13 de enero de 1911.
Derecha: Artículo sobre la carrera a Rosario. Vuelos de Cattaneo, Constant, LeClerc y Paillette[156]

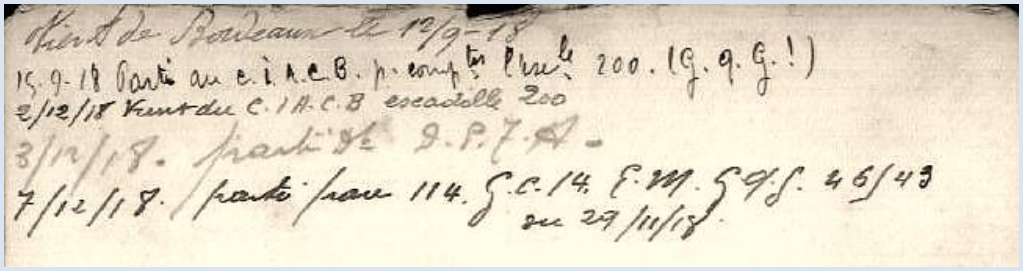
[156] Diario La Prensa. 13 de enero de 1911.

No identificado, llegado a fines de 1910 volado por Jean Constant[157]. Habría desarrollado vuelos a comienzos del año siguiente con un biplano Farman. El último registro, bastante confuso, por cierto, aparece el 7 de diciembre de ese año.

Ingresó al ejército el 24 de abril de 1918 al Servicio Activo del Ejército del Aire francés como soldado de 1ª Clase (Matrícula Nº 1415). El 15 de septiembre estuvo destinado en la Centro de Instrucción de Reconocimiento (Escuadrilla VR200º)[158] constituido el 5 de septiembre.

Fichas Militares de Jean Constant en el ejército francés[159]


Constant Jean
Grade 1re cl.
Né le 12 juillet 1899 à Beauzelle Canton Cenon
Département d Gironde Serv. ~~Armé~~ ou Aux.
Fils de feu Jean et de Dupty Françoise
Domicilié à Beauzelle Département Gironde
Entré au service actif le 24-4-18 Mobilisé le
Arme ~~avant~~ l'Aviation Dépôt à Bordeaux
Matricule de Recrutement 1415 Recrutement de Bordeaux
Classe 1919 Active ~~Réserve~~ ~~Territoriale~~
~~Citations~~
~~Décorations~~ ~~Nombre d'enfants~~
~~Marié avec~~ ~~Domicilié à~~
~~Rue~~ ~~Département d~~
PERSONNE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT
Nom Mme Constant Degré de parenté mère
Rue à Beauzelle Gironde
Emploi dans le civil : Cultivateur
Affectation : Ravitaillement


Vient de Bordeaux le 12/9-18
15.9-18 Parti au C.I.R.C.B. p. compte Escl. 200. (G.q.G.!)
2/12/18 Venu du C.I.R.C.B escadrille 200
3/12/18. parti à G.P.F.A.
7/12/18. parti pour 114. G.C. 14. E.M. 5 q.G. 46/43 du 29/11/18.

Eloy Martín
Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile en Argentina

---

[157] Constant había desarrollado un vuelo como pasajero en El Palomar el 18 de septiembre (Diario La Nación, 19 de septiembre de 1910). No se disponen de mayores datos por el momento.

[158] Recuperado de Internet de: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille200.htm

[159] Recuperado de Internet de: http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/lib_memh/php/fiche_popup.php?_Base=SHAA&_Lg=fr&_Fiche=IiBaVd5XIgM+dbAN8mc=&_C=4047119899

El Girocóptero Bensen en Isla de Pascua

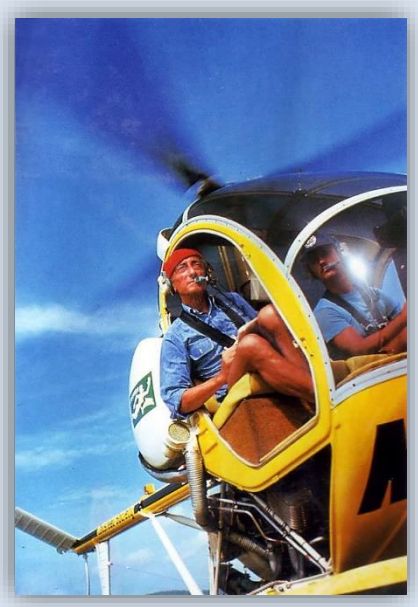
Girocóptero Bensen en Rapa Nui

Hace unos días atrás se conmemoraron los 69 años de la primera llegada de un avión a Rapa Nui, el 19 de enero de 1951 arribaba a la polinesia chilena, el Catalina 405 bautizado "Manutara" (pájaro de la buena suerte) a los mandos del Capitán de Bandada Roberto Parragué, abriendo así la ruta del Pacífico para la aviación nacional y mundial.

De ahí en adelante, serán varios los aviones de gran porte que visitarán la lejana posesión nacional en el Pacífico. En la década de los años 70 en Chile, una de las series documentales con mayor rating era *"El Mundo Submarino de Jacques-Ives Cousteau",* no había quien no supiera quién era Cousteau y a qué se dedicaba. Desde 1966 realizaba documentales para mostrar al mundo la vida en el mar y su preocupación por la conservación del medio ambiente marino. Son innumerables los aportes que este Zoólogo, explorador, cineasta, innovador, fotógrafo, conservacionista, oceanógrafo, escritor, inventor, guionista, oficial de la Marina Nacional de Francia, biólogo marino, buzo de combate, ingeniero y biólogo realizó en cada uno de los ámbitos de su desempeño, tanto que necesitaríamos otro artículo de mayor extensión para referirnos a ellos.

A su extensa flota de medios navales y submarinos, para realizar las exploraciones también sumaba una pequeña flota aérea en sus documentales. Común era ver despegar desde la cubierta de su nave científica *Calypso*, el helicóptero modelo Hughes 269 equipado con flotadores de los que operó al menos tres de ellos (N9672F, N6129, N102CS), también menos conocidos eran su Cessna 206 con flotadores (N6508Z), la cual fue ampliamente usada en sus exploraciones en el Caribe y Sur América.

Piloteada principalmente por Michael Sullivan y el globo de aire caliente manejado por Philippe Cousteau, hijo de Jacques, quien era un ávido y hábil piloto, que desde temprana edad había acompañado a su padre en las exploraciones alrededor del mundo, además de ser camarógrafo y productor de mucho del material producido.



Jacques Cousteau a bordo de un helicóptero Hughes 269 despegando desde el Calypso y a la derecha el bote volador Catalina en el que perdió la vida Philippe Cousteau

De toda su flota aérea, el más reconocido al punto de ser reproducido por una reconocida marca de maquetas en escala 1/72 era Consolidated Vultee Catalina PBY-6A (N101CS) el cual estaba dotado de moderno equipamiento para fotografía y cine, además de laboratorio.

Girocóptero Bensen B8-M de la Sociedad Cousteau

El menos conocido y más pequeño de todos sus medios aéreos era un girocóptero Bensen, que es una aeronave de ala giratoria, es decir, vuela como los aviones, pero su ala es un rotor que gira por la acción del viento relativo que lo atraviesa de abajo hacia arriba. Al igual que el aeroplano, su propulsión se realiza mediante una hélice, pero además tiene un rotor como el helicóptero.

Este rotor no está conectado al motor de la aeronave, por lo que gira libremente («autogira»), impulsado por el aire, generando así la fuerza de sustentación. Este tipo de aeronave son los verdaderos inicios de los helicópteros, remontándose sus orígenes al autogiro inventado y volado por el español Juan de la Cierva en 1917.

Juan de la Cierva junto a un Autogiro de su propiedad

Para el caso de este Gyro-Copter o Gyro-Glider tal como aparece descrito en Jane´s, es un aparato de construcción casera que se pueden comprar en kit y ser armados en la cochera de su hogar, tal como lo indicaba la publicidad de aquellos años en que realizó su primer vuelo 1955. Diseñado y construido por Bensen Aircraft Corporation, fundada por el Dr. Igor B. Bensen P. Jefe de investigación de Kaman Company, y desarrollado en al menos 14 versiones, incluso siendo testeado por la USAF, la versión militarizada del estándar B-8M, como X-25A en 1968.

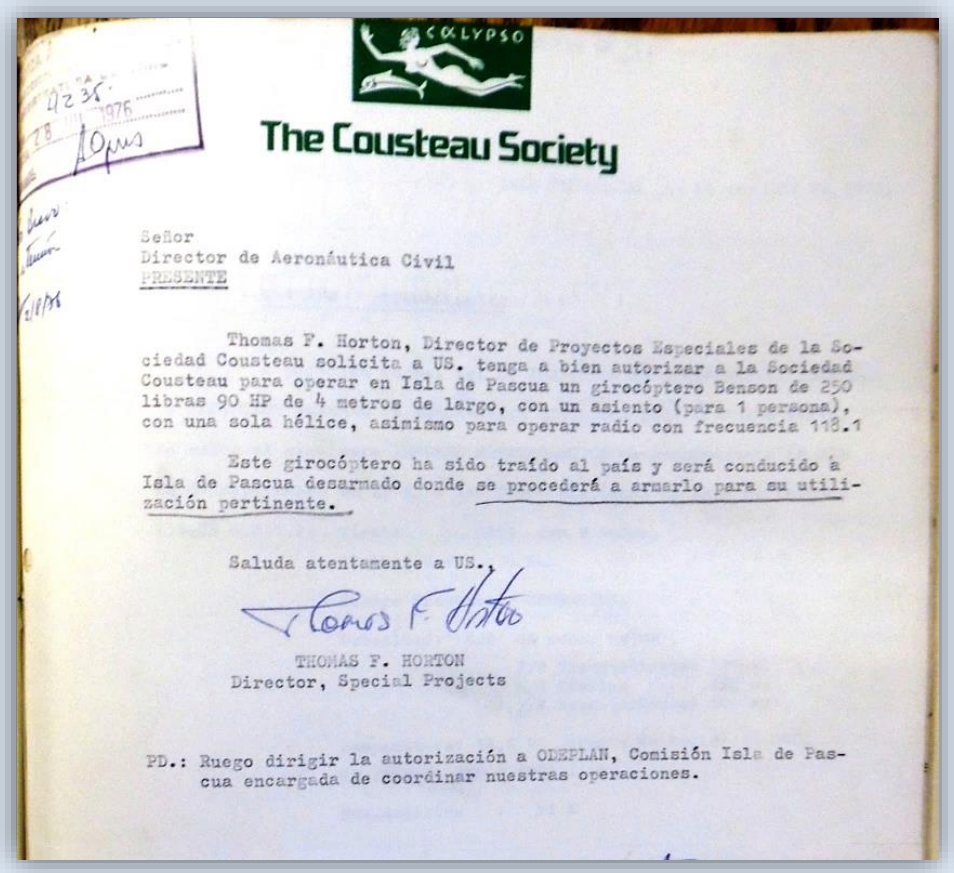
X-25A durante su primer vuelo el 25 de junio de 1968

La construcción del girocóptero Bensen se prolongó hasta 1987, más de 30 años en los que sus distintas versiones volaron por todo el mundo, dando pie a una constelación de aparatos de otras compañías con similares características que han continuado con el desarrollo de estas aeronaves que hoy

aprovechan los materiales compuestos y electrónica digital para ofrecer naves de hermosas líneas de las que en la actualidad vuelan en Chile varios ejemplares de estos herederos de Cierva.

Las características del modelo B-8M eran las siguientes:
Diámetro del rotor 6,10 metro, largo del fuselaje 3,45 metros, alto 1,90 metros, diámetro de la hélice 1,22 metros, peso 112 kilos, velocidad máxima a nivel del mar 137 kms/hr.

Por su economía de operaciones y fácil transporte, esta aeronave era una de las favoritas de Philippe Cousteau quien la utilizaba para apreciar de cerca el entorno donde se grababan sus exploraciones y así poder tener una mejor contextualización del área que se estaba filmando, el mismo realizaba estos vuelos con cámaras de cine adaptadas a su casco. En 1976 realizaron una exploración a Rapanui conocida en ese entonces como Isla de Pascua. Documental que salió al aire recién en 1978 y que es posible hoy día verlo en el canal de videos You tuve. Denominado “El testamento de Isla de Pascua”.



CALYPSO

The Cousteau Society

Señor
Director de Aeronáutica Civil
PRESENTE

Thomas F. Horton, Director de Proyectos Especiales de la Sociedad Cousteau solicita a US. tenga a bien autorizar a la Sociedad Cousteau para operar en Isla de Pascua un girocóptero Benson de 250 libras 90 HP de 4 metros de largo, con un asiento (para 1 persona), con una sola hélice, asimismo para operar radio con frecuencia 118.1

Este girocóptero ha sido traído al país y será conducido a Isla de Pascua desarmado donde se procederá a armarlo para su utilización pertinente.

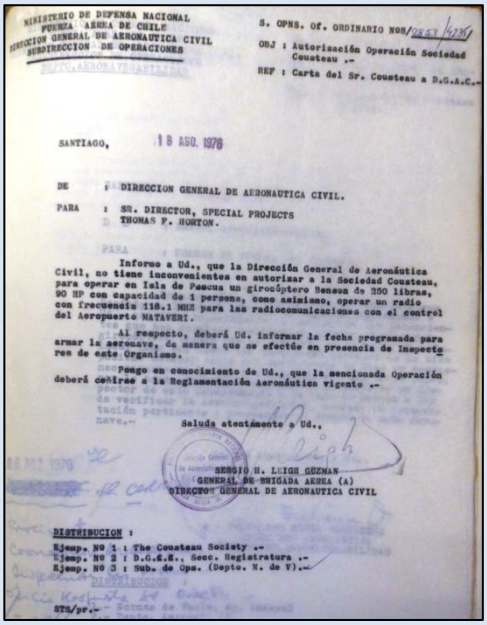
Saluda atentamente a US.,

THOMAS F. HORTON
Director, Special Projects

PD.: Ruego dirigir la autorización a ODEPLAN, Comisión Isla de Pascua encargada de coordinar nuestras operaciones.

Solicitud de autorización de operar el Girocóptero Benson

Para la realización de sus exploraciones la Sociedad Cousteau en su avanzada a la isla, trajo a Chile en julio de 1976, el girocóptero marca Bensen de 250 libras 90 HP, así mismo para operar radio en frecuencia 118,1 sic. De la autorización dirigida al Director de Aeronáutica Civil el 28 de julio de ese año, donde se puede leer también que este aparato ha llegado desarmado y será enviado a la isla para su armado y uso.



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AEREA DE CHILE
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
SUBDIRECCION DE OPERACIONES

S. OPNS. Of. ORDINARIO NOS/2853/4235
OBJ : Autorización Operación Sociedad Cousteau .-
REF : Carta del Sr. Cousteau a D.G.A.C.-

SANTIAGO, 18 AGO. 1976

DE : DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

PARA : SR. DIRECTOR, SPECIAL PROJECTS
THOMAS F. HORTON.

Informo a Ud., que la Dirección General de Aeronáutica Civil, no tiene inconvenientes en autorizar a la Sociedad Cousteau, para operar en Isla de Pascua un girocóptero Bensen de 250 libras, 90 HP con capacidad de 1 persona, como asimismo, operar un radio con frecuencia 118.1 MHZ para las radiocomunicaciones con el control del Aeropuerto MATAVERI.

Al respecto, deberá Ud. informar la fecha programada para armar la aeronave, de manera que se efectúe en presencia de Inspectores de este Organismo.

Pongo en conocimiento de Ud., que la mencionada Operación deberá ceñirse a la Reglamentación Aeronáutica vigente .-

Saluda atentamente a Ud.,

SERGIO H. LEIGH GUZMAN
GENERAL DE BRIGADA AEREA (A)
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DISTRIBUCION :
Ejemp. Nº 1 : The Cousteau Society .-
Ejemp. Nº 2 : D.G.A.C., Secc. Registratura .-
Ejemp. Nº 3 : Sub. de Ops. (Depto. N. de V).-

STA/pr.-

Autorización de operación

La Dirección General de Aeronáutica Civil autorizó a la Sociedad Cousteau por oficio S. Ops N°8/2853/4235 del 18 de agosto de 1976, la operación del girocóptero Bensen modelo B8M número de serie F.29110 matrícula N897, con un certificado de aeronavegabilidad provisorio por el tiempo estimado de duración de la expedición científica de aproximadamente dos meses que le fue otorgado el día 2 de septiembre. Durante ese mes se inició la expedición, eligiendo como campamento base la playa Anakena lugar donde a diario realizaban trabajos de filmación aérea y submarina.

Un artista local pinta en el timón el Tangata-Manu "Hombre Pájaro" en Rapa-Nui

En este lugar, un artista lugareño pintó en la cola el Tangata-manu ("hombre pájaro"). El día 24 de septiembre, con objeto de filmar el girocóptero en movimiento teniendo de fondo el campamento en Anakena y un Aju con un moai significativo de la isla, el piloto Philippe Cousteau hizo rodar en tierra la aeronave a una velocidad de entre 10 a 15 kms/hr, esto a petición del camarógrafo Henry Habans

camarógrafo de la sociedad quien las necesitaba para la secuencia fílmica. Durante esta carrera realizada en el camino que va de oeste a este hasta la bahía de Anakena, una ráfaga de viento arrachado desvió la nave 45° respecto a la dirección de movimiento, al salirse del camino la rueda izquierda choca con una piedra rompiéndose el eje, el girocóptero cae a la izquierda golpeando la hélice impulsora que se destruye y su rotor al impactar el suelo se rompió en su mitad inferior y borde de ataque (sic), afortunadamente gracias a la poca velocidad y por estar en tierra el piloto no sufrió heridas y sólo el aparato quedó algo averiado, pero de fácil reparación.

Girocóptero antes del accidente

Igualmente, la DGAC realizó la investigación correspondiente de este accidente (rotulado como 3/76). Como dato extraído de los informes podemos leer que el piloto acumulaba a la fecha 300 horas en helicópteros y 28 horas en girocóptero.

El eje de la rueda, hélice y rotor fueron cambiados y en unos días estaban volando nuevamente, realizando vuelos a diario. El día 18 de octubre, los integrantes de la sociedad se encontraban en el campamento de Anakena con sus labores habituales de filmación, tanto submarina como aéreas, a eso de las 15 horas el mecánico Mike Sullivan junto a Philippe prepararon la aeronave para realizar un vuelo de aproximadamente 50 minutos sobre el sector de Ramo Kau, una vez cumplida la misión el piloto aterrizó para cambiar el rollo de película a su cámara mientras Sullivan recargaba combustible, a las 18.20 horas despega nuevamente con plan de vuelo a la costa sector Vahiu, Ramo Rarako y Anakena.

Philippe Cousteau realizando vuelos en Rapa Nui, la cámara adaptada al casco se controla desde el bastón de mando

Una vez realizadas las tomas aéreas, inició el regreso a Mataveri, pero sobre el Sanatorio de leprosos le falla el motor y tiene que realizar un aterrizaje forzoso para lo que inicia una auto rotación desde aproximadamente 30 metros de altura, como se inclinó mucho a la izquierda trato de enderezar sin lograrlo cayendo de nariz pesadamente. Afortunadamente el terreno estaba recién arado amortiguando la caída. Los pacientes del sanatorio fueron testigos y los primeros en llegar a rescatarlo, Philippe resultó con heridas de gravedad, siendo su pierna izquierda la más comprometida con múltiples fracturas en tibia, rodilla y peroné. El girocóptero también resultó seriamente dañado.

Estado en que quedo el girocóptero

Trasladado de inmediato al hospital Hanga-Roa, donde el mismo director del hospital doctor Ramón Campbell atendió de urgencia las lesiones sufridas por Philippe Cousteau, advirtiendo que las fracturas son de extrema gravedad y el paciente requiere ser internado para su recuperación en un establecimiento especializado en traumatología en Estados Unidos.

Inmediatamente se le embarcó en un vuelo de LAN para evacuarlo de la isla y posteriormente viajó a San Francisco para realizar una larga recuperación, mientras su equipo continuó con los trabajos en Rapa Nui. Posteriormente en la investigación realizada sobre los restos del girocóptero y su motor se determinó que el cilindro N°2 fue el que fallo ese día provocando la pérdida de potencia y posterior caída del aparato. Este es el fin de los vuelos del girocóptero Tangata-manu de la sociedad Cousteau en la isla.

Llegada de Philippe al aeropuerto Mataveri

8 — LAS ULTIMAS NOTICIAS — Jueves 21 de Octubre de 1976

Cousteau Fue Enviado A Estados Unidos

★ Especialistas atenderán sus fracturas.

La noticia del accidente aéreo que sufrió Philippe Cousteau en Isla de Pascua, el martes pasado, causó justificada inquietud en el mundo científico.

Se temió por la vida del famoso oceanógrafo; pero felizmente, aparte de una lesión en los meniscos y de fracturas múltiples en su pierna izquierda, Cousteau logró superar el percance.

Sin embargo, el accidente pudo haber tenido fatales consecuencias, si se considera la fragilidad del "girocóptero" en que volaba el investigador submarino.

Por otra parte, el hecho de que el aparato se precipitara sobre un terreno recién arado contribuyó a reducir la violencia del impacto. Curiosamente, Philippe Cousteau ya había sufrido otro accidente en un "girocóptero" similar, sin mayores consecuencias. Las dos máquinas resultaron completamente inutilizadas.

A U.S.A.

Cousteau fue operado de emergencia en el Hospital de Rapa-Nui, por el doctor Raúl Campbell; pero el facultativo recomendó que el herido fuese trasladado a Estados Unidos, para ser puesto en manos de especialistas.

Cousteau viajó ayer a la ciudad de Los Angeles, en compañía de su esposa, mientras el resto de la expedición prosigue sus trabajos de investigación en la lejana posesión chilena.

Las Últimas Noticias, 21 de octubre de 1976

En 1978 podremos ver esta vez a todo color en TVN el documental sobre la Isla y ver las filmaciones aéreas de Philippe Cousteau. Un año más tarde, nos enteraríamos de la muerte de este apasionado del mar y el aire, el 28 de junio de 1979, cuando piloteando su avión preferido el Catalina impactó un banco de arena en el río Tajo en Portugal, destruyéndose la cabina al caer el motor izquierdo en el puesto del malogrado piloto. Siendo él, el único fallecido en este accidente, de los 8 que volaban ese día.

Philippe Cousteau probando el girocóptero Bensen después de su armado e inicio del documental.

Erwin Cubillos Salazar
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Informes de Accidentes de aviación Libro 66 Dirección de Aeronáutica (informe 3/76)
Informes de Accidentes de aviación Libro 67 Dirección de Aeronáutica (informe 6/76)
La tercera de la hora, miércoles 20 de octubre de 1976
Las Últimas Noticias, jueves 21 de octubre de 1976
James All the World's Aircraft 1978-79

https://en.wikipedia.org/wiki/Bensen_B-8
https://cmmv1.wordpress.com/2016/07/16/entre-mar-y-cielo-el-calypso/
https://es.wikipedia.org/wiki/Autogiro
https://www.youtube.com/watch?v=mcdfcELt7mk
https://elpais.com/diario/1979/06/30/sociedad/299541607_850215.html

Colaboración
Sr. Samuel Matamala Fuentes
Todas las fotografías, Erwin Cubillos Salazar

VIII. SABÍA USTED?

… que durante el período estival del 2007, se dio inicio al Festival Aéreo de Villarrica, actividad civil deportiva, que los años sería una gran tradición para los amantes de la aviación en el cono sur de nuestro continente?

El Festival Aéreo de Villarrica, nace el 3 de febrero de 2007 como una idea de retribuir en parte las atenciones que recibían los pilotos de Villarrica cuando visitaban cada año, la localidad de Allen en Argentina. En sus inicios, no era otra cosa que la realización de vuelos populares, donde los pilotos y aviones argentinos eran los encargados de su ejecución. También había paracaidismo y show aéreo. El cierre de las actividades, eran coronadas con una comida de camaradería entre los participantes. En su primera versión, participaron once aviones argentinos y cinco chilenos. Curiosamente este festival se desarrolló de miércoles a domingo.

Génesis del Festival.

La iniciativa para fundar las bases de esta actividad, nació del piloto local, don Rubén Rubeska, quien tenía el nexo de amistad con la directiva del Aeroclub de Allen en Argentina, dado que el piloto nacional, volaba el Pitts del Club Aéreo de Temuco, y asistía en forma conjunta con la gente de Temuco, en un avión del Club Aéreo de Villarrica y el Cessna 180 de Peter Vermehren a colaborar con el Aeroclub de Allen.

Coincidentemente don Julio Contreras, Presidente en ese entonces del Aeroclub Allen y líder del Cruce de Cordillera a Chile, estaba de cumpleaños el día antes del aniversario del Club Aéreo de Villarrica. Se organizó su cumpleaños junto al aniversario, resultando ser un buen pretexto para juntarse cada año en igual fecha.

De izquierda a derecha: Julio Contreras, co-fundador del Festival; Germán Casas del Club Aéreo de Parral; Karam Puali piloto del Pitts; Fernando Isaguirre, piloto acrobático argentino; Rosabel Edilberto, del Club Aéreo de Allen y Eduardo Picasso Gutiérrez, Presidente del Club Aéreo de Villarrica.

Transcurren los años, hasta llegar al 2012, fecha en que los pilotos Rubeska y Contreras, mediante comunicación telefónica, decidieron realizar un festival en grande, bautizando este encuentro como el "Día de la Amistad y Hermandad Aeronáutica 2012" convocando a Villarrica más de cien aeronaves y consolidando el evento, como el más grande de la aviación civil chilena hasta el día de hoy.

Para realzar el evento, la Directiva de la época hizo el esfuerzo de traer al Festival a la naciente y espectacular Escuadrilla de Acrobacia Argentina "Hangar del Cielo", su participación marcaría un antes y un después del festival.

Avión Rans de la Escuadrilla "Hangar del Cielo" realizando una pasada de baja altura, durante el Festival del año 2016.

Festival Aéreo de Villarrica 2020

Para iniciar refiriéndome al Festival de Villarrica, recordaré que nuestros anfitriones, el Club Aéreo de Villarrica, fue creado el 3 de febrero del año 1946, por entusiastas de la aviación de la zona lacustre. Su campo de aviación, fue instalado en las afueras de la ciudad, hacia Licanray.

Hoy día el Club Aéreo, es parte fundamental del desarrollo y conectividad de Villarrica con el resto del país. Sus dependencias alojan la sede social, hangares, una nueva torre de control, bombas de combustibles para aeronaves con motor a pistón y Jet A-1 para aviones y helicópteros con turbinas.

Público asistente y banderas de los países visitantes en Villarrica 2020.

Ante la eventualidad de catástrofes naturales y evacuaciones aeromédicas, cuenta con sistemas de aproximación virtual para condiciones extremas, RNAV, siendo este aeródromo privado, el primero en Chile en tener este avance a disposición de los vuelos.

Actualmente, el Presidente del Club Aéreo es el piloto don Eduardo Picasso Gutiérrez, secundado por un directorio proactivo a la aviación general.

El pasado fin de semana del 24-25 y 26 de enero de 2020, como es ya una tradición, se realizó la versión número catorce del festival Aéreo de Villarrica. Las actividades comenzaron el día viernes con la recepción de los aviones participantes en la muestra, venidos desde todo Chile, como asimismo de Argentina, Uruguay y España. Finalizando el día con un asado de camaradería en las dependencias del Club Aéreo.

Lo nuevo de esta edición, consistió en internacionalizar el Aeródromo privado de Villarrica, pudiendo por primera vez los aviones llegados desde el extranjero, hacer los trámites de aduanas, SAG y Policía Internacional, en el mismo recinto, cosa que hasta el año 2019, se realizaba en el Aeródromo de Pucón.

Una de las aeronaves presentes en Villarrica 2020, Cessna 182 de Uruguay.

Al día siguiente, sábado, se procedió a la inauguración del evento, en una ceremonia a la que asistieron las autoridades correspondientes, encabezadas por el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Sr. Víctor Villalobos Collado.

Nuestra bandera flameando desde las alturas en presentación del equipo Boinas Azules de la Fuerza Aérea de Chile.

El programa se desarrolló con la parrilla de acrobacia en dos turnos realizadas por el RV-Team, único equipo chileno de acrobacia civil, equipado con aeronaves Vans RV-7 y 8.

Break del equipo RV-Team al atardecer.

También hubo demostraciones del piloto de Antofagasta, Mijali Proestakis a bordo de su reluciente avión Xtreme Air XA-42, único avión de su tipo en Chile, y la novedad la constituyó la rutina efectuada por el piloto local, Karam Puali, quien realizó sus primeras cinco presentaciones en su avión Pitts S-2A, luciendo una decoración bastante novedosa. Cabe recordar que este avión, perteneció a la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fuerza Aérea de Chile, donde portaba el número tres en la formación, por esta razón, el avión luce este número en forma estilizada en su nariz y cola.

Pitts S-2A ex-Halcón Fach N° 3, a los mandos del piloto local Sr. Karam Puali, iniciando su presentación acrobática.

Posterior al cierre de actividades del día sábado, se realizó la comida oficial, y la premiación a pilotos distinguidos en sus diferentes categorías.

Por esas cosas de la aeronáutica, al día siguiente, domingo, en medio de vuelos demostrativos acrobáticos y vuelos populares, entre el público asistente al festival, estaba el ex-Halcón N°3 en material Pitts, el Capitán (A) Carlos Rivera Tobar, quien previa presentación al Presidente del Club Aéreo y al piloto del Pitts, departió en medio de la nostalgia y la alegría de ver volar nuevamente su antigua máquina.

El piloto del Club Aéreo de Villarrica, Karam Puali acompañado del Sr. Carlos Rivera Tobar, ex-Halcón N° 3

Para finalizar el Festival Aéreo de Villarrica 2020, los cinco aviones acrobáticos, realizaron, un vuelo en formación, denominado Cesar Falistocco, en homenaje al Líder de la Escuadrilla "Hangar del Cielo", fallecido trágicamente en el año 2017.

Pasada en formación de los cinco aviones acrobáticos al cierre del Festival.

Al cierre de la edición 2020, el festival concluyo con una muy buena estadística que indica la presencia de 147 aeronaves chilenas. 23 del extranjero, 8 helicópteros. Se acreditaron 322 pilotos y recibió la visita controlada de 2840 personas asistentes, quienes disfrutaron las presentaciones y show, como asimismo el comercio de artesanías y productos comestibles, distribuidos en 30 stands

A esta magna muestra aeronáutica nacional, concurrieron en representación de nuestra entidad, los socios señores Rafael Shinya Olivares, Juan Carlos Velasco García, Juan Cunill Trujillo, Marcos Arellano Venegas y Claudio Cáceres Godoy.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

ENTREVISTA CON EL CAPITAN-AVIADOR DON MANUEL AVÁLOS

Breve conversación acerca de aviación militar.—Lo que a su juicio debe hacerse en nuestro Ejército.—Organización de este indispensable servicio de defensa.—La creación de la Escuela de Aviación

Ha llegado a esta capital, procedente de Concepción, ciudad en que se detuvo algunos días, el capitán de artillería de nuestro Ejército don Manuel Avalos Prado, que regresa de Europa en donde ha practicado por disposición del Gobierno, detenidos estudios de aviación.

En conocimiento de su llegada, tratamos de conseguir de él una entrevista, objeto que logramos en la tarde de ayer.

Se manifestó un tanto alarmado ante la idea de un reportaje, pero una vez hecha la salvedad de que sólo se trataba de una conversación, procedió a darnos, con la llaneza y amabilidad que le son características, interesantes detalles de su estadía en Europa y de sus propósitos de trabajo.

—Llegará usted, le dijimos, lleno de ideas de trabajo que realizar. Empezará desde luego...

—Desde luego no, repuso sonriéndose; puesto que nada hay determinado aquí sobre el ramo de aviación militar. Vengo, por ahora, destinado al Departamento General de Guerra.

—Pero, repusimos, entendemos que el Gobierno aprovechará los conocimientos de que usted ha ido a proveerse en Europa y que su viaje y sus estudios no habrán sido inútiles.

—Así lo espero, contestó.

—El general señor Pinto Concha, insinuamos, ha presentado al Gobierno un extenso y completo informe sobre la organización que podría darse entre nosotros al servicio de aviación, de acuerdo con lo que sucede en los países de ejércitos más adelantados que el nuestro.

—Voy precisamente a casa del señor general, nos dijo nuestro interlocutor.

—¿Estará usted de acuerdo con las ideas expuestas por el señor Pinto Concha?

—Indudablemente, replicó.

—¿Conoce usted el informe?

—No; no he tenido ocasión de verlo; pero no lo dudo desde que acompañé al señor general en las visitas de estudio que practicó a las escuelas de aviación, instalaciones militares, campos de aviación, hangares, etc., de los diferentes países...

—De modo, le interrumpimos, que usted cree posible la instalación de una escuela de aviación en Chile.

—No sólo posible, sino necesaria; son pocos los países que no han dado paso alguno en este sentido.

—Es que aquí se han insinuado algunas otras ideas; entre otras, la de que el Gobierno no se preocupara de a los llamados centros de aviación, encargando de esta tarea a escuelas particulares que entregarían al Ejército, mediante una equitativa retribución, pilotos-aviadores que ingresarían directamente a las unidades del arma. Se ha indicado que así no tendría el Gobierno que cargar con la contingencia de la destrucción del material que puede llegar a ser considerable obstáculo para la marcha del servicio.

—Ese es uno de los sistemas, asintió el capitán. El Gobierno entrega a las grandes escuelas particulares de aviación sus oficiales que obtienen en ellas sus "brevets" del Aero-Club. En seguida ingresan los pilotos-aviadores a los llamados centros de aviación en que no hay absolutamente ningún elemento civil; practican allí únicamente ejercicios militares relacionados con el ramo y todos sus trabajos y los temas que desarrollan dicen relación con el arte de la guerra.

Aun más, hay algunos aviadores militares que se forman exclusivamente en esos centros, mediante la sola enseñanza de sus colegas.

—¿Cuál de los métodos es, a su juicio, preferible?

—El asunto es de por sí extenso, pero puedo contestarle que estoy por el sistema de que el Gobierno instale su escuela de aviación, puesto que aquí no hay sociedades particulares.

—¿Y las reparaciones del material?

—Se harían en los talleres fiscales que podrían instalarse, por ejemplo, en los Arsenales de Guerra; y en mi concepto se harían así con más conveniencia para el Fisco. En fin, agregó, que el tema es largo de tratar.

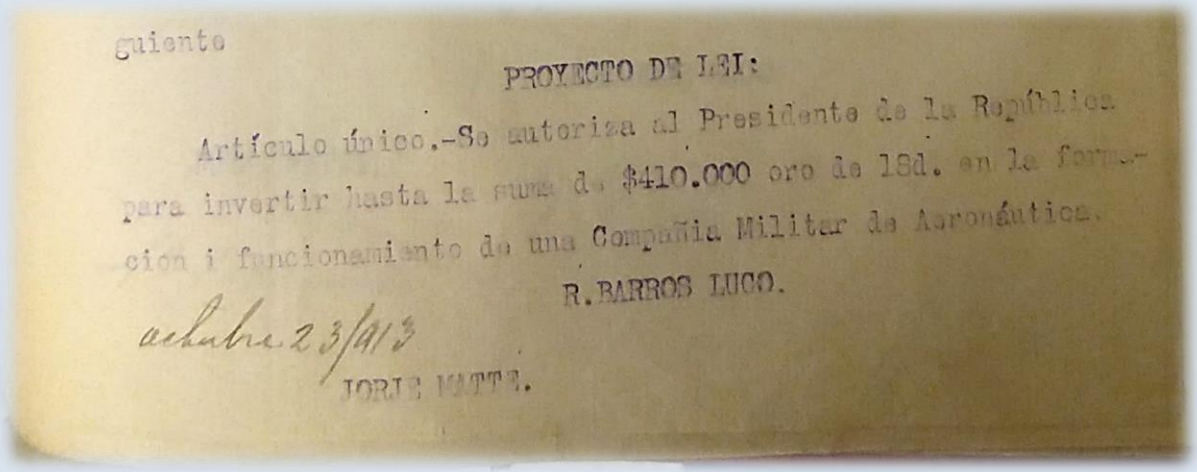
Comprendimos que nuestro interlocutor no disponía de mucho tiempo y como ya le habíamos quitado bastante, pusimos término a la conversación.

El Mercurio de Santiago, sábado 11 de enero de 1913

A pocos días de esta entrevista al Capitán manuel Ávalos Prado, el diario El Mercurio publicaba en su edición del martes 14 de enero una interesante síntesis cronológica con los inicios fundacionales de nuestra historia aeronáutica militar. Ella, titulada "La Aeronáutica en el Ejército", incluía el texto de la ley que disponía tempranamente la creación del Servicio de Aviación Militar, con una Compañía Militar de Aeronáutica y la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar. Ella estaría al mando del General Arístides Pinto Concha, como Inspector del Servicio de Aviación [160].

El artículo comentado consignaba interesante información al público de la capital y del país: *"En efecto, en 1910, la Comisión Militar en Europa, presidida por el general señor Silva Renard, manifestó al Ministerio de Guerra la necesidad de preparar al personal para estudiar aviación, enviando oficiales a Francia, donde se hallaban los mejores pilotos. Exponía también, que era conveniente iniciar estudios meteorológicos en el país, principiando por el valle central, en la zona más despejada de alturas y libre de vientos, a fin de que los primeros pilotos tuviesen un campo conocido donde maniobrar".* Más adelante agregaba *"…actualmente han concluido su curso el capitán don Manuel Ávalos, que obtuvo su diploma de piloto-aviador en el Aero-Club y en la Escuela Blériot y dos mecánicos. El material adquirido, y que ya se encuentra en el país, es el siguiente: un monoplano Blériot, militar, para un pasajero; un monoplano Blériot, escuela; un monoplano Deperdussin, para dos pasajeros; un biplano Voisin, un biplano Sánchez Besa, un carro para transporte de aeroplano Blériot, un motor para biplano Voisin, dos automóviles Delahaye, diversos repuestos y útiles para estos aparatos".*

"Para iniciar en forma completa la organización del Servicio de Aeronáutica, cree el Gobierno que bastaría la suma de 1.650.000 pesos oro de 18 peniques, de los cuales un millón de pesos se invertirán en los hangares, aeroplanos, globos, edificios y demás elementos necesarios para la instalación de una escuela". Finalmente concluía la relevante información agregando que el resto del presupuesto aprobado se invertiría en el material destinado para la formación de la "Primera Compañía de Aviación".


guiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.-Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de $410.000 oro de 18d. en la formacion i funcionamiento de una Compañia Militar de Aeronáutica.

R. BARROS LUCO.

octubre 23/913

JORJE MATTE.

Copia del documento que autoriza los fondos de funcionamiento para la Primera Compañía de Aviación (Octubre 23 de 1913)

[160] Traub Gainsborg, Norberto. ***Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor***. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, octubre de 2019.

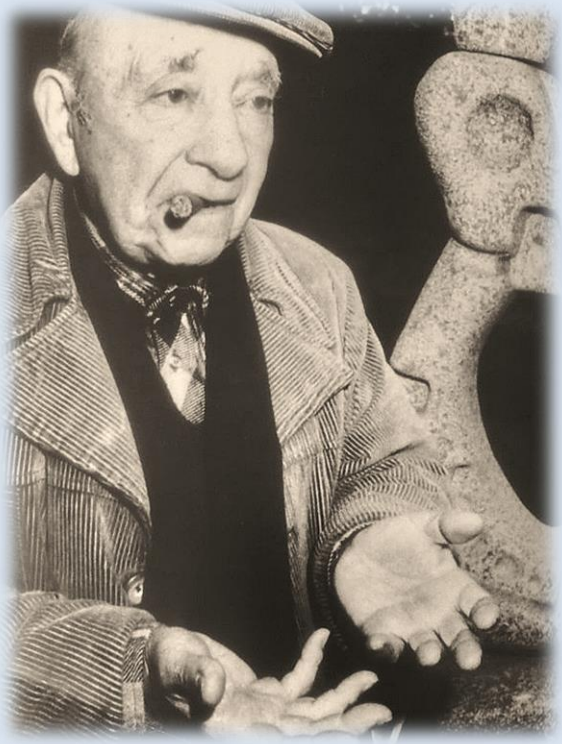
X. El Monumento del Mes

Iniciada esta sección con el último ejemplar de Aerohistoria de 2019, estará destinada a resaltar lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico, los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, de carácter conmemorativo aeronáutico a lo largo del país.

LAS HUELLAS AERONAUTICAS DEL ESCULTOR SAMUEL ROMAN ROJAS

El reconocido escultor Samuel Román Rojas fue el autor de numerosos e importantes monumentos dedicados a personajes históricos y obras conmemorativas o alegóricas, que se encuentran instalados en parques y plazas a lo largo del país, figurando entre ellos algunos relacionados con la aviación chilena, como son la Novia del Viento, el monumento a Eulogio Sánchez y las cerámicas murales en el aeródromo Los Cerrillos, y aunque no sean de su autoría directa, su mano pudo estar detrás de las piedras conmemorativas por la Escuela de Canteros de la Universidad de Chile, que fundara en 1943.

Nació el 8 de diciembre de 1907 en Rancagua, en el seno de un hogar con raíces campesinas por su padre y artesanas por su madre, proveniente de una familia que fabricaba estribos de madera, riendas y aperos huasos. Estudió en el Instituto O'Higgins de su ciudad natal, y tempranamente, a los 17 años, ingresó a la Escuela de Bellas Artes de la Universidad de Chile, en la que fue discípulo de Virginio Arias y compañero de Laura Rodig y José Perotti entre 1924 y 1928.



Samuel Román Rojas

En 1937 obtuvo la Beca Humboldt para estudiar en la Academia de Bellas Artes de Berlín, donde comparte el taller con José Perotti e Israel Roa. Durante su estadía en la capital alemana concursó en la Exposición Internacional obteniendo el premio de Honor por su obra “La Novia del Viento”, que fue adquirida por el gobierno alemán para instalarla en el Aeropuerto de Tempelhoff, que si bien nunca fue instalada allí, fue traída a Chile para que inicialmente una réplica en bronce ocupara un destacado lugar en el terminal de pasajeros del aeropuerto Arturo Merino Benítez en 1994.

Cuando la administración del aeropuerto fue concesionada, la escultura fue reubicada a los pies de la torre de control, en tanto que la original, de terracota, fue instalada en el acceso principal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Inauguración del nuevo terminal internacional de pasajeros del aeropuerto Arturo Merino Benítez en febrero de 1994. De izquierda a derecha: General del Aire Ramón Vega, Presidente Patricio Aylwin A. y el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación José de la Fuente.
En 1998 la escultura fue trasladada a su ubicación actual, a los pies de la torre de control.

A su regreso a Chile Román creó la Escuela de Canteros "Pedro Aguirre Cerda" en 1943, destinada a la artesanía artística de la piedra requerida por la arquitectura y el diseño de parques, plazas y jardines, escuela de la que procede la piedra rosada (lamentablemente pintada con pintura verde) dedicada a Jean Mermoz en la comuna de Las Condes, que contiene un medallón de bronce con la efigie de Jean Mermoz, obra del escultor y medallista francés Roger Bertrand Baron y otra, instalada por cuenta de la Milicia Republicana en el Cementerio General, sobre la tumba del piloto civil Eulogio Sánchez Errázuriz, fallecido trágicamente en la mañana del 1° de julio de 1956, cuando el Beechcraft 35 Bonanza, CC-PAM, se estrellara a un costado de la línea férrea y a unos 2.5 kilómetros al este de la Estación El Carmen en las cercanías de Iquique.

Memorial en homenaje a Eulogio Sánchez erigido en el lugar del accidente

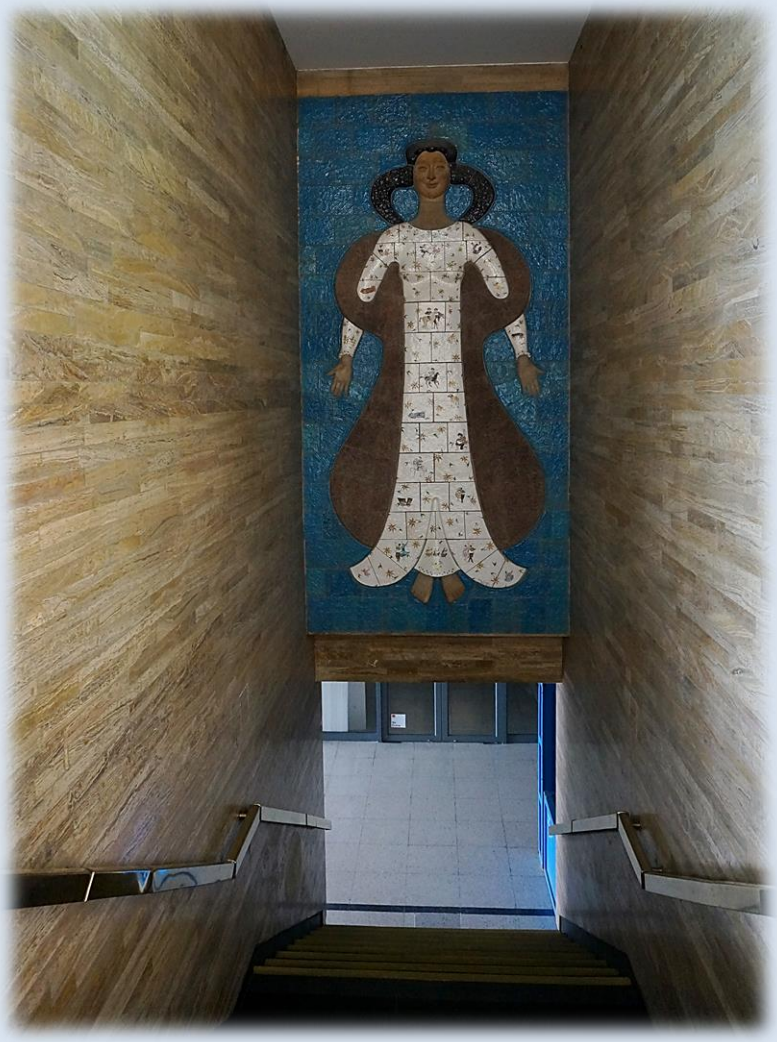
Piedra canteada dedicada a Jean Mermoz en Las Condes

Detalle de la efigie y la piedra en que figuran sus autores
Roger Bertrand Baron y la Escuela de Canteros respectivamente

Había sido presidente del Club Aéreo de Santiago y de la Federación Aérea de Chile entre 1950 y 1954, consiguiendo el apoyo del gobierno para obtener las tierras y construir el aeródromo de Tobalaba, al que se le dio su nombre al conmemorarse el primer aniversario de su muerte, instalando en la entrada, una escultura de granito con su rostro, esculpida por Samuel Román.

Durante ese mismo año de 1957, culminaron los trabajos de remodelación y ampliación de la terminal de pasajeros del aeropuerto Los Cerrillos, Samuel Román y su hijo Héctor adornaron la fachada exterior con el mosaico en cerámica llamado “Mural de los Cóndores” y, en el interior, con una figura femenina hecha con la misma técnica.

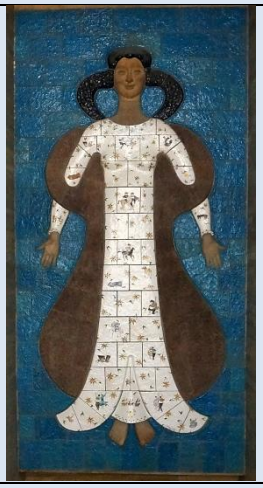
Mosaico mural de cerámica



Mosaico en acceso interior

El artista de este mes, fue galardonado con el Premio Nacional de Arte 1964. Su arte marcó un hito en la estatuaria chilena, marcado por sus grandes monumentos, uno de ellos dedicado al presidente José Manuel Balmaceda, que mira con severo reproche desde su obelisco, la destrucción de la Plaza Baquedano.

Falleció en Santiago el 7 de abril de 1990

Monumento Eulogio Sánchez	La Reina Ad. Eulogio Sánchez	**Autor:** Samuel Román, (1907-1990) **Ubicación:** Plazoleta Eulogio Sánchez, La Reina **Estado:** Bueno **Material:** Granito 1,05 x 1,03 x 0,24 metros. **Instalación:** 1957 **Observaciones:**	
Mural	Los Cerrillos	**Autor:** Samuel Román Rojas y Héctor Román Latorre asesorados por Antonio Conte Tramontin **Ubicación**: Centro Nacional de Arte Contemporáneo Cerrillos. Antiguo terminal de pasajeros. **Estado:** Bueno **Materia:** Cerámica por Ceramital **Instalación:** 1957 **Observaciones:** Ubicado en la escalera de acceso al piso sócalo	
Mural de los Cóndores	Los Cerrillos	**Autor:** Samuel Román Rojas y Héctor Román Latorre asesorados por Antonio Conte Tramontin **Ubicación:** Centro Nacional de Arte Contemporáneo Cerrillos. Exterior antiguo terminal de pasajeros. **Estado:** Bueno **Material:** Cerámica de Ceramital **Instalación:** 1957 **Observaciones:** Cubre la fachada exterior del antiguo terminal de pasajeros	
Novia del Viento	Pudahuel Aeropto. AMB	**Autor:** Samuel Román Rojas **Ubicación:** Torre de Control **Estado:** **Material:** Bronce **Instalación:** febrero de 1994 **Observaciones:** Original en Terracota-1938. Replica en bronce 1993 e instalada en el Aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez y posteriormente trasladada a la Torre de Control.	

Eulogio Sánchez	Cemterio. Gral.		
Monumento a Jean Mermoz	Las Condes	**Autor:** Piedra Escuela de Canteros 1976. Medallón, Roger Bertrand Baron **Ubicación:** Plaza Mustafá Kemal Ataturk **Estado:** Regular **Material:** medallón de bronce sobre piedra **Instalación:** 1976 **Observaciones:** pintado sobre color natural de la piedra	

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

CORREO RECIBIDO

Durante este mes de enero, hemos recibido gratos y afectuosos saludos de instituciones congéneres y amigos desde Argentina, Chile, Bolivia, Ecuador, España, Inglaterra, México, Paraguay y República Dominicana los que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 37 años de vida, y de los cuales reproducimos algunos muy representativos.

VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO,

General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil, *saluda muy atentamente al señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas, don Norberto Traub Gainsborg y se complace en hacerle llegar sus sinceras congratulaciones con motivo de cumplir el próximo 28 de enero, treinta y siete años de vida de ese prestigioso organismo histórico aeronáutico.*

El General Villalobos, por su intermedio, hace extensivo este saludo a todos los profesionales que forman parte de ese Instituto, y se vale de esta ocasión para expresarle los sentimientos de su mayor consideración.

Santiago, Enero de 2020

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, 28 de enero de 2020.

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Estimado Norberto

Es muy grato dirigirme a Usted y junto con saludarle cordialmente, tengo el agrado de hacerle llegar a nombre del personal de la Fuerza Aérea como en el mío propio, las más sinceras y cordiales congratulaciones, con motivo de conmemorarse hoy 28 de enero un nuevo Aniversario de ese prestigioso Instituto.

Asimismo, en esta fecha tan significativa y por su digno intermedio, deseo hacer extensivo este saludo a todo el personal que integra vuestra organización, y destacando el desarrollo y progreso que demuestran en sus labores continuamente.

Al despedirme, junto con formular votos por el éxito personal y profesional en las gestiones inherentes a su cargo, hago válida la ocasión para manifestarle los sentimientos de consideración y estima.

Atentamente

ARTURO MERINO NUÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

Cerrillos, enero de 2020.-

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Estimado Norberto,

Con mucho agrado me dirijo a Usted, para saludarlo muy cordialmente y hacerle llegar un afectuoso saludo con motivo de celebrar el 28 de enero un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

Asimismo, junto con expresarle mis sinceros deseos de éxito, aprovecho esta oportunidad para reiterarle los sentimientos de mí mayor consideración y estima.

Muchas Felicidades por este nuevo Aniversario. Atentamente.

MÁXIMO VENEGAS RAGGIO
General de Brigada Aérea (A)
SECRETARIO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

JORGE JACQUE FALCÓN, General de Brigada, Comandante de la Brigada de Aviación Ejército, *saluda con especial atención al* ***Señor NORBERTO TRAUB GAINSBORG, Director Instituto de Investigación Histórico Aeronáutico de Chile,*** *y en nombre del personal de Oficiales, Suboficial Mayor, Suboficiales, Clases, Soldados Conscriptos, Empleados Civiles y como en el suyo propio, tiene el agrado de hacer llegar sus más sinceras y cordiales congratulaciones, con motivo de conmemorarse el 28 de Enero 37° Aniversario de ese Instituto.*

El ***GDB. JACQUE,*** *junto con reiterar sus saludos, solicita a través de su digno intermedio hacer extensivos los saludos al personal bajo su mando, y hace propicia esta ocasión para expresar a UD., los sentimientos de consideración y estima.*

¡Felicitaciones!

Rancagua, Enero 2020.

PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

BUENOS AIRES, 16 de enero de 2020
NOTA INN N.º 12 /20

SEÑOR PRESIDENTE Y ADMIRABLE CABALLERO NEWBERIANO

Tengo el Honor de dirigirme a la persona de Usted, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que Presido, haciéndole llegar mis más cordiales saludos, Ad Portas de un nuevo Aniversario de la creatura del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile.

Sin duda que el camino recorrido ha sido proficuo y pleno de realidades y virtuosismo a través de los años, que han ido consolidando, con fortaleza la presencia de la Corporación que tan brillantemente Usted Preside.

Lejos, parecería haber quedado han quedado los tiempos, por esa cercana lejanía o esa lejanía cercana, que impone la relatividad de lo vivido, pero el surco se ha ido ensanchando, y la simiente ha florecido,

A hoy vuestro Instituto, al cual tengo el placer inmenso de pertenecer desde hace muchos años, ha hecho conocer al mundo no sólo la Aviación de Chile, sino que con un gesto generoso, ha hecho lo propio con la de otros países, lo que enaltece aún más su obra.

Nuestro "cono del fin del mundo" conformado por Argentina, Chile y Uruguay, los tres primeros países que dieron en clavar la piqueta de escalar, por 1995, al realizar en Buenos Aires, el Primer Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, brotando la idea de tener una Organización que hiciera conocer nuestros logros, realidades e Historia al mundo, donde prácticamente no existíamos, podemos afirmar; lo hemos logrado!.

Y así, con paciencia, venciendo mil dificultades en lo económico, que siempre es limitante, nuestras ideas tomaron el cuerpo necesario, para así estar cercanos al XVIII Congreso en Lima, a celebrarse en el mes de octubre del corriente Año Académico.

Es por ello, que la motivación de hacerle llegar nuestra mejores felicitaciones y deseo, aunamos nuestras voluntades al Servicio de Nuestras Patrias.

Como el el Siglo XIX, Don José de San Martín, en su Plan magistral, cruzó la Cordillera de los Andes, para auxiliar a su gran Amigo Don Bernardo O'Higgins, y fructificar la Independencia de Chile.

Todo tiene un porque, todo tiene un efecto y una causa, estos Hombres, unidos por la Sagrada Amistad de las Armas, supieron hacer una realidad, que transformaron el sentir continental de aquellos momentos.

Tal es como ha sido, el trabajo mancomunado, conociendo más para enseñar mejor. Falta mucho, por cierto, porque aquellos que se conforman con una pequeña cima, no son lo suficientemente ardientes para obtener el decidido triunfo de lo que se desea.

Y allí está el ascua del valor, la decisión y el supremo deseo de crecer, tal cual se aprecia, en el Instituto de Chile, digno de emular y contagiar su entusiasmo de trabajo constante.

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar facebook: Instituto Nacional Newberiano

PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

Señor Presidente, hágole llegar un estrecho y profundo abrazo, basado en la franqueza y la hermandad, que desde que nos conocimos nos profesamos, puesto que es allí donde los Hombres subliman, no con palabras o escritos edulcorados de circunstancia, sino con hechos palmarios y tangibles, los sentimientos que nos animan como Aviadores y Académicos.

Aprovecho, asimismo esta circunstancia feliz, para reiterarme a su gentil y amable disposición, tanto en la personal como lo profesional, sumando voluntades y teniendo siempre como premisa el estar: **"En alas de la Historia Aeronáutica y Espacial todos Unidos".**
gmg

Un fuerte y cordial abrazo!

Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR PRESIDENTE DEL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG
S_____/_____D

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar facebook: Instituto Nacional Newberiano

ÁLVARO SEQUERA DUARTE MSc
Derecho Internacional Aeronáutico y Espacial
Universidad Malaga - España

Santafé de Bogotá D.C. Enero 15 del 2020

Doctor Norberto Traub G.
Presidente Instituto de Investigaciones
Históricas Aeronáuticas de Chile.

Con ocasión del XXXVII Aniversario en conmemoración de Bodas de PIEDRA, que cumple el día 28 de Enero del 2020, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronautico de la Hermana República de Chile, le envio a su Presidente y demás Directivos, mi regocijo por este especial aniversario el cual demuestra el gran esfuerzo de todos y cada uno de sus Miembros, quienes con pasión y su valioso concurso han aportado al engrandecimiento del Instituto del cual me honro como Miembro Correspondiente.
Solamente los años y la Historia harán valedera la razón de la existencia de una Organización que amerita y aporta al recuerdo de los próceres que hace más de 100 años iniciaron la gran aventura de la Aviación en Chile, como David Fuentes, Armando Venegas y Luis Page y otros.
Mis felicitaciones y Parabienes para todos los Miembros de esa gran Institución de la cual me honro formar parte activa.
CORDIALMENTE

Dr. Alvaro Sequera Duarte
Magister Aeroespacial Msc y PhD
Miembro Correspondiente de IIHAC

MISION AERONAUTICA Y ESPACIAL COLOMBIANA
SECRETARIO GENERAL

Tranversal 6A No. 30 - 68 Interior 5A • El Encanto Fusagasugá (Cund.)
Cel.: 317 895 5179 • E-mail.: alvarosequera@gmail.com - asequera44@hotmail.com
Bogotá. D.C. - COLOMBIA

INSTITUTO BOLIVIANO DE HISTORIA AERONAUTICA

MIEMBRO FUNDADOR DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE ENTIDADES
DE ESTUDIOS HISTORICOS AERONAUTICOS Y ESPACIALES (FIDEHAE)

La Paz, Bolivia, enero 23 de 2020

Sr. Norberto Traub Gainsborg
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
Santiago – Chile.-

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a su distinguida persona, y a través suyo a los dignos miembros y entrañables amigos del prestigioso Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para testimoniarle en nombre del Instituto Boliviano de Historia Aeronáutica, y mío en particular, las más sinceras y efusivas congratulaciones por su promisorio XXXVII aniversario.

La ponderable labor de investigar y difundir los fastos aeronáuticos, no sólo de Chile, sino de Latinoamérica, es valorada en su justa y verdadera dimensión porque constituye un efectivo aporte a la bibliografía de nuestras fraternales alas.

Con este especial motivo, renuevo a usted el testimonio de mi consideración más distinguida.

T.S. Aé. Ramiro Molina Alanes
PRESIDENTE DEL INSTITUTO
BOLIVIANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

MARÍA ISABEL VERMEHREN RODRÍGUEZ, Tecnólogo Médico Jefe ® de Carabineros, Past Presidente y Fundadora del Círculo de Profesionales Universitarios ® de Carabineros de Chile, saluda muy cordialmente y felicita al Sr. NORBERTO TRAUB GAINSBORG, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con ocasión de conmemorar en esta fecha, el 37º Aniversario de esa importante Corporación, expresiones que solicita por su digno intermedio hacer extensivas al H. Directorio, socios y a sus distinguidas familias.

Con mucho agrado les acompañaré a tan importante reunión de confraternidad y actividades conmemorativas de celebración, a las que han tenido la gentileza de invitarme, para el día Martes 28 de Enero de 2020.

Para todos y cada uno de ustedes, mis más sinceros votos de profunda amistad, de creciente éxito y prosperidad en lo personal y profesional.

Santiago, 28 de Enero de 2020.

Mucho éxito

Vicente Von Teuber Lizana, Comandante de Grupo ®, Presidente del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", saluda atentamente al Sr. Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile, Aviador Dn. **Norberto Traub Gainsborg** y en su nombre, en el del Directorio como en el de todos nuestros Socios Aviadores, le expresa sus más sinceras congratulaciones con motivo de celebrarse un nuevo Aniversario de ese prestigioso Instituto.

El Comandante **Von Teuber**, se complace en hacer extensivo estos saludos, a todos los integrantes de ese prestigioso organismo, a quienes expresa sinceros votos por la ventura personal de cada uno de ellos, asimismo aprovecha esta especial ocasión para reiterarle al Aviador **Traub**, las seguridades de su especial consideración y alta estima, en "Alas y Amistad".

Santiago, 28 de Enero de 2020

Estimado Sr. Presidente,

Con motivo de conmemorarse el Aniversario número 37 de nuestro querido Instituto, no puedo dejar de hacerles llegar mi más cordial saludo y reconocimiento por la importante labor que cada uno de ustedes ha desarrollado en pos de mantener viva la historia aeronáutica nacional, en una permanente búsqueda de antecedentes, en la conmemoración de aquellos hitos que han enaltecido el legado de nuestros pioneros, en el destacar a aquellos camaradas que se han unido a la fantástica batida de los cóndores lejanos.

No puedo más que reconocer el encomiable trabajo del Directorio, timoneado por su Presidente don Norberto Traub, que han tenido la virtud de mantener viva esta llama encendida que una tarde de Enero en los salones del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile por los señores Enrique Flores Álvarez, Alfonso Cuadrado Merino, Cyril Haley-Harris Mac Donald, ya acompañándonos desde la alto y don Sergio Barriga Kreft gran motor que nos acompaña. Ellos cuatro crearon esa tarde, esto que hoy después de 37 años ustedes mantienen.

Tuve el privilegio, el honor, de haber sido invitado a la segunda sesión junto a don Arturo Silva Loayza, y haber integrado el primer Directorio Provisorio y posteriormente el Primer Directorio oficial, abocándonos a trabajar arduamente en la elaboración de los Estatutos y en la organización de la Primera Asamblea General Ordinaria.

Hoy, desde mi convulsionada isla, extiendo a cada uno de ustedes y sus familias mi más cálido saludo de camaradería y reconocimiento por la continuación de este trabajo, de este importante legado. En nombre de los cielos de Chile, brindo junto a ustedes por la continuación de esta obra.

Con mis respetos a cada uno,

Iorana,

Enrique Carrasco Henríquez
Rapa Nui

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Vicepresidente**
Alberto Fernández Donoso	**Director - Secretario**
Aníbal Jiménez Lazón	**Director - Tesorero**
José Guzmán Moreno	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**
Sandrino Vergara Paredes	**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Mellado Yáñez
Oscar Avendaño Godoy
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores
Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín
Erwin Cubillos Salazar
Roberto Jorge Martínez
Sergio Barriga Kreft

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

ISSN 0719-9635

FIDAE 2020

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

March 31 – April 5

Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl

SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT

ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE

Desde el cielo a la tierra, la magia de una ***Carrocería,***
hoy se escribe ***GRISOLÍA***

50 AÑOS

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí , Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797